Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell
NR. 22 / 12. MAI 2021

Hamilton gewinnt Spanien-GP

Mercedes siegt im Taktik-Poker

24h Quali-Rennen

Frikadelli schon wieder vorne

DTM-Test am Lausitzring

Götz Schnellster bei Generalprobe

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 22



GTWC Sprint Cup: Magny-Cours

Mercedes und Audi teilen sich die Siege



MotoGP-Interview: Jack Miller

So gelang Ducati die Überraschung in Jerez



Formel E: Monte-Carlo

Starker Schlussspurt lässt Da Costa jubeln

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



DTM



NASCAR



ADAC

Editorial

Zuerst war es ein haltloses Gerücht, jetzt wird es langsam Gewissheit: Lamborghini könnte als dritte VW-Marke ebenfalls ein LMDh-Projekt lancieren.

Der Verdacht, dass sich nach Audi und Porsche nun auch Lamborghini in der neuen LMDh-Topklasse engagieren könnte, wirkte beim IMSA-Rennen in Sebring noch haltlos und ungewiss. Warum sollte der VW-Konzern gleich drei Marken ein Engagement in der Topklasse gestatten? IMSA-Präsident John Doonan sagte damals im Interview mit MSa, er träume von „sechs Herstellern" in der Topklasse. Das klang zunächst nach einer Milchmädchenrechnung: Nur Audi, Porsche und Acura waren Mitte März fix, Ferrari hatte sich kurz zuvor gegen ein LMDh-Auto und zugunsten der FIA-Topklasse Hypercar entschieden. Bei drei LMDh-Marken hätten also noch mal drei gefehlt. Heute ist klar: GM bleibt bei der Stange, BMW grübelt ernsthaft (Seite 19) und bei Lambo stehen die Vorzeichen gut – voilà, sechs Hersteller.

Was wissen wir konkret? Lambo-Sportchef Giorgio Sanna bestätigte letztes Wochenende in Magny-Cours, dass eine Entscheidung zeitnah getroffen werde, und dass es gut aussehe. Den Einwand, der VW-Konzern könne ja ein Lambo-Engagement abblocken, weil schon Audi und Porsche LMDh-Autos bauen, wies Sanna zurück: „Im Konzernverbund will man Synergien bei Strategie, Technik und Kosten nutzen – da gibt es keine Hürden."

Nur beim Timing wäre Lamborghini im Rückstand, denn selbst Optimist Sanna glaubt nicht an ein Lambo-Debüt vor 2024, also ein Jahr später als Audi und Porsche. Sanna wollte zwar keine technischen Details diskutieren, aber er deutete an, dass eine mögliche Differenzierung zu Audi und Porsche beim Motor geprüft werden könnte. Mit Sicherheit wird Lamborghini die LMP2-Plattform mit Porsche und Audi teilen, hier läuft alles – wie im Dezember in MSa geschrieben – auf Multimatic hinaus. Natürlich werden sich die LMDh-Engagements der VW-Marken optisch unterscheiden. Als weitere Differenzierung bliebe der Motor, doch der Aspekt sorgt für Verwirrung: Porsche will einen V8-Motor verwenden, der bereits über Renngene verfügt, aber angeblich soll bei Audi nicht der DTM-Vierzylinder-Turbomotor zum Einsatz kommen.

Wie auch immer die Motorenfrage ausgeht, die Kernfrage ist eine andere: Warum schickt der VW-Konzern drei Marken in die Topklasse des Langstreckensports? Zwei Antworten: Erstens sind die LMDh-Programme Kundensport-kompatibel aufgesetzt, und das heißt: Je mehr Marken fahren, desto höher die Synergiequote und desto niedriger die Kosten pro Marke. Früher war es andersrum: In der LMP1-Hybridklasse haben Audi und Porsche das Geld zweimal verbraten.

Zweitens stärkt der VW-Konzern mit einer dritten Marke die Bedeutung und den Einfluss der LMDh-Fraktion, was mögliche Nachteile bei der BoP (Balance of Performance) mit den Hypercars verhindert. PS: Und drittens stärkt der VW-Konzern damit natürlich auch seinen eigenen Einfluss im Langstreckensport …

Marcus Schurig
Redakteur



MOTOGP



MSa-Paddock



DOPPELTER DTM-EINSATZ
Die Redakteure Michael Bräutigam (l.) und Philipp Körner teilen sich in diesem Jahr die DTM-Berichterstattung. Um möglichst gut vorbereitet in die Saison zu gehen, war man zu den Testfahrten am Lausitzring in Doppelbesetzung angereist.



AUF DER PIRSCH
Trotz der Absage des DRM-Auftakts fuhr Rallye-Reporter Reiner Kuhn (r.) nach Sulingen und ließ sich von Mitveranstalter Christian Riedemann das legendäre IVG-Gelände, eine ehemalige Munitionsfabrik, zeigen. Statt Rallyeautos eilte aber nur Wild durch die Wälder.



GESPRÄCH MIT DEM DOKTOR
Das Fahrerlager ist so nah und doch so fern. Wir müssen uns weiter mit dieser Lösung hier abfinden. Dr. Helmut Marko (r.) nimmt sich Zeit für ein Gespräch vor dem Rennstart. Wir hoffen, dass sich die Türen vielleicht in Monaco wieder öffnen. Zumindest einen Spalt.

Geschichte wied

Das Barcelona-Rennen erinnerte in seiner Dramaturgie an den Ungarn-GP 2019. Damals wie heute trickste Mercedes den Erzrivalen mit einem überraschenden zweiten Reifenwechsel aus. Doch Red Bull machte nichts falsch. Lewis Hamilton saß im vierten Saisonrennen einfach im schnelleren Auto.

Von: **Andreas Haupt**

Wie taktierte Mercedes Hamilton zum Sieg?

Max Verstappen setzte sich am Start mit Ellbogen durch. Wie in Imola, diesmal aber ohne dass sich Lewis Hamilton ein Teil des Frontflügels abfuhr. Der Weltmeister zeigte wie so oft Weitsicht. „Das ist kein Sprint, sondern ein Marathon.“

Red Bull war durch Verstappens Überfall auf den ersten 600 Metern eigentlich in einer hervorragenden Position. In Barcelona ist der Spitzenplatz ein wertvolles Gut. Man musste schon 1,2 Sekunden schneller sein, um tatsächlich zu überholen. Trotzdem siegte nach 66 Runden wieder der Weltmeister. „Mercedes hatte heute einfach das schnellere Auto“, kapitulierte Verstappen. Eines, das die Reifen besser schonte – zumindest mit dem Abonnement-Sieger im Cockpit. Und trotzdem brauchte Hamilton seinen Kommandostand für den dritten Saisonsieg.

Der Brite überragte einmal mehr. Selbst in der verwirbelten Luft ließ er sich nicht abschütteln. Er verkürzte den Abstand bis Runde 23 auf 0,897 Sekunden. Das verleitete Verstappen, eigenmächtig die Reißleine zu ziehen. „Es gab da ein Missverständnis mit seinem Ingenieur“, entschuldigte Sportchef Helmut Marko. „Max ist einfach an die Box gefahren. Wir mussten schnell handeln, damit überhaupt alle Reifen da sind.“ Die Mechaniker begrenzten den Schaden mit einem Tausch in 4,2 Sekunden.

Verstappen erschwerte sich selbst das Leben. Um sicher vor Hamilton zu bleiben, musste er sofort in der Outlap attackieren. Und er brummte sich einen längeren zweiten Teil auf. Der Plan sah vor, die verbleibenden 42 Runden durchzufahren.

Hamilton wechselte vier Runden später. Sein Mercedes flog danach auf den Mediumreifen. Verstappens Vorsprung von über sechs Sekunden verdampfte innerhalb von fünf Umläufen. Der Champion war so viel schneller, dass er es sich zutraute, Verstappen auf der Piste zu überholen. Doch seine Strategen kamen ihm zuvor. Sie riefen ihren Superstar bereits in Runde 42 ein weiteres Mal rein. „Ich habe erst gezögert, weil ich erstmals wirklich dicht an Max dran war. Aber ich weiß, ich kann meinem Team bei diesen Entscheidungen vertrauen.“ Mercedes machte es wie in Ungarn vor zwei Jahren und war damit wieder erfolgreich: zweiter Stopp, frischere Reifen, großes Delta, schnelleres Auto, Sieg.

Verstappen wusste, dass er das Rennen nicht gewinnen wird, als Hamilton zunächst aus seinem Rückspiegel verschwand. „Meine Reifen waren schon zu sehr beansprucht. Ich war ein leichtes Opfer.“ Eine direkte Reaktion wäre sinnlos gewesen. Der Undercut war eine zu starke Waffe. Sein Gefühl war besser als die Daten von Mercedes. Die sagten eine engere Kiste voraus. „Sie haben einen Zusammenschluss in der letzten Runde prophezeit. Das Reifendelta hätte 1,4 Sekunden betragen“, erzählt Teamchef Toto Wolff. Hamilton tütete den Sieg früher ein. Innerhalb von 17 Runden hatte er die Lücke von 22,4 Sekunden zugefahren. Sieben Umläufe vor Schluss überflügelte er den Red Bull.

Mercedes konnte riskieren, ohne wirklich ins Risiko zu gehen. Zweiter und Dritter wäre man so oder so geworden. Dem Herausforderer waren strategisch die Hände gebunden. Als Führender gibt man auf einer Strecke wie Barcelona nicht freiwillig den Spitzenplatz her. „Hätten wir wahrscheinlich auch nicht getan“, sagt Wolff. Zumal Verstappen nur noch einen Softreifen in der Hinterhand hatte und nicht wie Hamilton einen



Gewohntes Bild: In den ersten vier Rennen landeten immer dieselben Piloten auf den ersten zwei Plätzen



Hamilton macht Verstappen nass. In der WM-Wertung ist der Vorsprung des Weltmeisters nun schon auf 14 Zähler angewachsen

WILHELM

erholt sich



MOTORSPORT IMAGES

Ferrari hat den Rückstand zu den WM-Rivalen von McLaren mehr als halbiert. Charles Leclerc konnte sogar den Red Bull von Sergio Pérez hinter sich halten

WILHELM

weiteren Medium. Der Vorteil des weichen Reifens wäre zu schnell aufgebraucht gewesen.

Wer hat das bessere Auto?

Es sind Nuancen, die Mercedes und Red Bull trennen. Die Teams sind sich einig: Der RB16B ist leicht besser am Samstag, der W12 besser mit vollen Tanks am Sonntag – in Barcelona etwa ein Zehntel pro Runde. Beim Motor sieht sich Red Bull leicht im Hintertreffen. Mercedes habe den leicht stärkeren V6-Turbo und setze mehr Dampf über das Zusammenspiel mit den Hybridkomponenten frei.

Trotz des Quali-Vorteils verpasste Verstappen die Pole-Position. Ein klares Muster, wer in welchem Kurventyp schneller ist, lässt sich nicht herauslesen. Das variiert je nach Strecke und Aero-Konfiguration. In der Quali gingen die Kurven 1, 2, 12, 13, 14 und 15 an Verstappen. Die Kurven 7 bis 9 sowie 10 an Hamilton.

Im Rennen ist der Fall klarer. Der Red Bull zündet die Reifen schneller an, der Mercedes konserviert sie länger. „Sie hatten einfach das schnellere Rennauto. Sie schonen die Reifen besser. Deshalb hätten wir nicht gewonnen – egal mit welcher Strategie", meint Teamchef Christian Horner. Eine große Schwäche wurde abermals offengelegt. Der Red Bull steht mit dem C2-Reifen – in Barcelona der Medium – auf Kriegsfuß. Vielleicht hatte man sich deshalb nur eine Garnitur der gelb markierten Reifen aufgespart. Kritiker werden sagen, ein Fehler, weil man deswegen einem zweiten Stopp von Mercedes nicht zuvorkommen konnte, was aber ja laut Red Bull auch nicht geholfen hätte.

Warum blockte Valtteri Bottas den Teamkollegen?

In Runde 52 lief Hamilton auf den Teamkollegen auf. Beide waren auf einer unterschiedlichen Strategie. Der eine auf frischen, der andere auf alten Reifen. Fünf Kurven lang wirkte es so, dass Valtteri Bottas gar nicht daran denken würde, für den Chef im Team Platz zu machen. Erst in Kurve 10 öffnete der Finne auf der Innenspur eine Wagenbreite. Hamilton verlor in dieser Runde 1,4 Sekunden, war seinem Teamkollegen aber nicht böse. „Wir sind das beste Gespann."

Eine Rüge hätte es wohl vom Teamchef gegeben, wäre Hamilton deshalb nicht mehr zum Sieg gefahren. „So war es eigentlich egal. Wir werden das dennoch in Ruhe besprechen. Ich kann Valtteri in gewisser Weise verstehen. Er war angefressen nach dem verpatzten Start. Und der Instinkt eines Rennfahrers sagt einem nicht, direkt Platz zu machen." Bottas erklärte sich so: „Ich habe die Aufforderung vom Team direkt verstanden. Kämpfen war sinnlos. Ich war aber im Zwiespalt. Ich wollte Lewis durchlassen, aber gleichzeitig nicht zu viel Zeit dadurch verlieren. Es war die Phase, als ich den Vorsprung auf Leclerc vergrößern wollte, um noch einmal selbst stoppen zu können."

Ist Ferrari jetzt die dritte Kraft im Feld?

Bislang war Ferrari nur in der Qualifikation vor McLaren. Im Rennen war es anders. Nicht aber in Spanien. Ferrari hatte erstmals die Oberhand, weil Charles Leclerc die gute Startposition umsetzte und Ferrari die Reifen im Griff hatte. In Portimão war man noch auf den Mediums gestrauchelt. „Wir haben die richtigen Lehren gezogen. Durch ein anderes Setup und eine bessere Balance waren die Probleme aussortiert", berichtete Teamchef Mattia Binotto.

Ferrari war über die Distanz schneller als Daniel Ricciardo. Der Australier befand sich praktisch das ganze Rennen im Verteidigungsmodus. Lando Norris, der den Teamkollegen zuletzt deutlich im Griff hatte, vermasselte sich ein besseres Resultat schon am Samstag. Er steckte im Verkehr fest. Binotto verglich die beiden Autos. „Wir waren im letzten Sektor besser, also in den langsamen Kurven."

Carlos Sainz brachte sich am Start um eine bessere Platzierung. Da fiel er hinter Ricciardo. „Ich muss mich noch mehr mit den Systemen vertraut machen, um auf den ersten 100 Metern besser zu werden." ■

GP SPANIEN: 4. VON 23 LÄUFEN, 9. MAI 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,675 km**
Runden:	**66**
Distanz:	**308,424 km**
Zuschauer:	**1000**
Wetter:	**22 Grad, bedeckt**
Topspeed Qualifikation:	**324,2 km/h (Mazepin)**
Topspeed Rennen:	**343,9 km/h (Stroll)**
Gangwechsel/Runde:	**40**
Volllastanteil:	**71 % (1140 m = 15,0 s)**
Pole-Position–1. Kurve:	**579 m**
Führungswechsel:	**3**

km/h Gang

Datenblatt: Sauber

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Lewis Hamilton, GB Mercedes, 1.16,741 min	44
2	Max Verstappen, NL Red Bull-Honda, 1.16,777 min	33
3	Valtteri Bottas, FIN Mercedes, 1.16,873 min	77
4	Charles Leclerc, MC Ferrari, 1.17,510 min	16
5	Esteban Ocon, F Alpine-Renault, 1.17,580 min	31
6	Carlos Sainz, E Ferrari, 1.17,620 min	55
7	Daniel Ricciardo, AUS McLaren-Mercedes, 1.17,622 min	3
8	Sergio Pérez, MEX Red Bull-Honda, 1.17,701 min	11
9	Lando Norris, GB McLaren-Mercedes, 1.18,010 min	4
10	Fernando Alonso, E Alpine-Renault, 1.18,147 min	14
11	Lance Stroll, CDN Aston Martin-Mercedes, 1.17,974 min	18
12	Pierre Gasly, F Alpha Tauri-Honda, 1.17,982 min	10
13	Sebastian Vettel, D Aston Martin-Mercedes, 1.18,079 min	5
14	Antonio Giovinazzi, IT Alfa Romeo-Ferrari, 1.18,356 min	99
15	George Russell, GB Williams-Mercedes, 1.19,154 min	63
16	Yuki Tsunoda, JAP Alpha Tauri-Honda, 1.18,556 min	22
17	Kimi Räikkönen, FIN Alfa Romeo-Ferrari, 1.18,917 min	7
18	Mick Schumacher, D Haas-Ferrari, 1.19,117 min	47
19	Nicholas Latifi, CDN Williams-Mercedes, 1.19,219 min	6
20	Nikita Mazepin, RUS Haas-Ferrari, 1.19,807 min	9

Startnummer

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Hamilton	66/12[2]	1:33.07,680 min = 198,709 km/h	s/m/m	2 (44,298 s)	1.20,665 min
2.	Verstappen	66/54	+ 15,841 s	s/m/s	2 (45,157 s)	1.18,149 min
3.	Bottas	66	+ 26,610 s	s/m/s	2 (43,949 s)	1.19,430 min
4.	Leclerc	66	+ 54,616 s	s/m/s	2 (43,905 s)	1.20,459 min
5.	Pérez	66	+ 1.03,671 min	s/m/s	2 (43,727 s)	1.19,483 min
6.	Ricciardo	66	+ 1.13,768 min	s/m/s	2 (44,168 s)	1.21,853 min
7.	Sainz	66	+ 1.14,670 min	s/m/s	2 (43,635 s)	1.21,568 min
8.	Norris	65		s/m/s	2 (44,331 s)	1.21,279 min
9.	Ocon	65		s/m	1 (22,798 s)	1.23,311 min
10.	Gasly	65		s/m+5/s	2 (54,107 s)	1.21,375 min
11.	Stroll	65		s/m/s	2 (43,188 s)	1.22,607 min
12.	Räikkönen	65		m/s	1 (21,572 s)	1.22,868 min
13.	Vettel	65		s/m/s	2 (45,060 s)	1.22,820 min
14.	Russell	65		s/m/m	2 (45,733 s)	1.23,208 min
15.	Giovinazzi	65		s/m/s	2 (1.17,544 min)	1.22,802 min
16.	Latifi	65		s/m/m	2 (1.10,501 min)	1.22,905 min
17.	Alonso	65		s/m/s	2 (45,522 s)	1.21,182 min
18.	Schumacher	64		s/m/m	2 (46,316 s)	1.22,637 min
19.	Mazepin	64		s/m/m	2 (45,600 s)	1.24,040 min
20.	Tsunoda	6	Getriebe (P 17)	s		1.24,825 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate, S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Hamilton	3*	94 Punkte
2.	Verstappen	1	80 Punkte
3.	Bottas		47 Punkte
4.	Norris		41 Punkte
5.	Leclerc		40 Punkte
6.	Pérez		32 Punkte
7.	Ricciardo		24 Punkte
8.	Sainz		20 Punkte
9.	Ocon		10 Punkte
10.	Gasly		8 Punkte
11.	Stroll		5 Punkte
12.	Alonso		5 Punkte
13.	Tsunoda		2 Punkte

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Duell	Ergebnis
Hamilton – Bottas	3 : 1
Verstappen – Perez	3 : 1
Ricciardo – Norris	3 : 1
Vettel – Stroll	1 : 3
Alonso – Ocon	1 : 3
Leclerc – Sainz	3 : 1
Gasly – Tsunoda	4 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	1 : 3
Schumacher – Mazepin	4 : 0
Russell – Latifi	4 : 0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Mercedes	3*	141 Punkte
2.	Red Bull-Honda	1	112 Punkte
3.	McLaren-Mercedes		65 Punkte
4.	Ferrari		60 Punkte
5.	Alpine-Renault		15 Punkte
6.	Alpha Tauri-Honda		10 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		5 Punkte

GP SPANIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1:18.504 min	25
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,033 s	19
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,123 s	22
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,440 s	24
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,492 s	25
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,516 s	22
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,558 s	26
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,730 s	24
9.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,845 s	17
10.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,925 s	25
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,165 s	22
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,177 s	25
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,190 s	23
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,228 s	24
15.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,446 s	25
16.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,766 s	25
17.	Roy Nissany	Williams	+ 2,196 s	23
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,262 s	23
19.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 3,383 s	13
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 3,472 s	22

GP SPANIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1:18.170 min	32
2.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,139 s	31
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,165 s	28
4.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,296 s	29
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,348 s	30
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,423 s	32
7.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,449 s	30
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,504 s	30
9.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,615 s	26
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,748 s	23
11.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,777 s	30
12.	Lando Norris	McLaren	+ 0,922 s	28
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 0,952 s	29
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,964 s	29
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,025 s	28
16.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,043 s	30
17.	George Russell	Williams	+ 1,787 s	29
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,876 s	26
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,156 s	30
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,583 s	27

GP SPANIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit / Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1:17.835 min	11
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,235 s	14
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,473 s	17
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,575 s	18
5.	Valtteri Bottas	Mercedes	+ 0,588 s	15
6.	Lando Norris	McLaren	+ 0,659 s	14
7.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,700 s	17
8.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,747 s	21
9.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 0,762 s	18
10.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,771 s	16
11.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,827 s	18
12.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,838 s	21
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,865 s	15
14.	Lance Stroll	Aston	+ 1,042 s	18
15.	George Russell	Williams	+ 1,170 s	17
16.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,379 s	19
17.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,528 s	18
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,557 s	16
19.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,164 s	17
20.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,402 s	15

STATISTIK DES WOCHENENDES

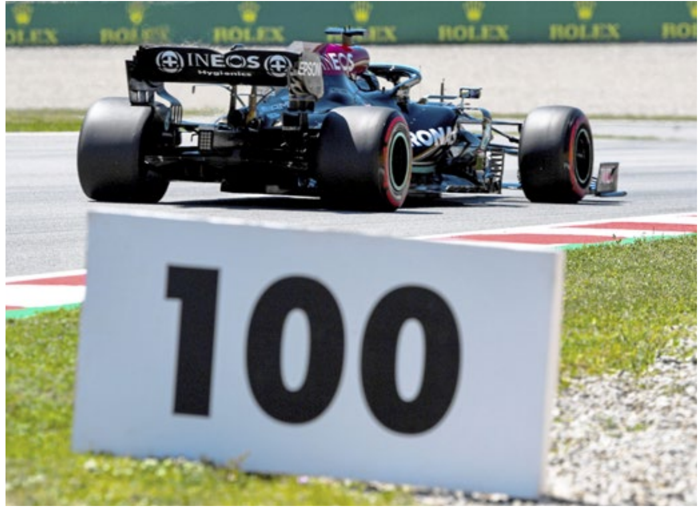
100

Diese Zahl ist magisch. Lewis Hamilton erreichte seine 100. Pole-Position. Er eroberte sie denkbar knapp: 36 Tausendstel vor Max Verstappen. Die Formel 1 verneigte sich vor ihrem Superstar, der die Messlatte für die nachfolgende Generation in kaum erreichbare Höhen schraubt. Alte Rivalen applaudierten: „Lewis wird mit jeder Saison besser. Das wird nicht seine letzte Pole sein", sagte Fernando Alonso. Die erste hatte Hamilton beim GP Kanada 2007 erzielt. Aus seinen 100 Poles schöpfte er in 59 Fällen das Maximum. Michael Schumacher ist an dieser Quote knapp dran. Er war 68-mal auf Pole gerast und siegte davon 40-mal (58,82 %). Für Hamilton war es die sechste Pole und der sechste Sieg in Spanien. Und Nr. 98 der Laufbahn. Bald ist er auch hier dreistellig.

ZITAT DES RENNENS

„Ich hätte mich am Start gegen Max natürlich auch aggressiver verteidigen können. Aber muss ich das? Ich denke lieber langfristig. Diese Saison ist ein Marathon und kein Sprint."

Lewis Hamilton



PIRELLI

Hamilton lässt Schumacher mit seinem Quali-Rekord weit hinter sich

FAHRERNOTEN


10/10 Ø 9,25
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

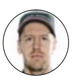

07/10 Ø 6,25
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1


09/10 Ø 9,00
Max Verstappen
Red Bull Racing


06/10 Ø 6,50
Sergio Pérez
Red Bull Racing


06/10 Ø 8,25
Lando Norris
McLaren

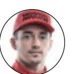

09/10 Ø 7,00
Daniel Ricciardo
McLaren

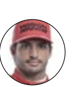

06/10 Ø 5,00
Sebastian Vettel
Aston Martin


07/10 Ø 6,50
Lance Stroll
Aston Martin


06/10 Ø 6,50
Fernando Alonso
Alpine F1


09/10 Ø 7,50
Esteban Ocon
Alpine F1


10/10 Ø 8,75
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


08/10 Ø 7,00
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


07/10 Ø 7,25
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


04/10 Ø 5,50
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


06/10 Ø 5,75
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,50
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


07/10 Ø 7,25
Mick Schumacher
Haas F1 Team


04/10 Ø 4,00
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


08/10 Ø 7,25
George Russell
Williams


06/10 Ø 5,25
Nicholas Latifi
Williams

Das Barcelona-Barometer



Die Reihenfolge nach dem Start ist fast identisch mit der Hackordnung: Red Bull vor Mercedes, Ferrari, McLaren und Alpine

Barcelona ist der ultimative Prüfstand für Formel-1-Autos. Der GP Spanien erlaubt eine erste Standortbestimmung, wer wo steht. Die fällt wegen der engen Abstände nicht leicht.

Von: **Michael Schmidt**

Wann hat es das zuletzt gegeben? Im Q1 der Qualifikation zum GP Spanien lagen 16 Autos innerhalb einer Sekunde. Im Q2 waren es zwölf. Erst im Q3 trennte sich die Spreu vom Weizen. Da demonstrierten die beiden besten Autos im Feld, dass sie immer noch in einer eigenen Liga fahren. Der Vorsprung von acht Zehnteln auf den Rest ist nicht ganz repräsentativ. Er fiel auch schon mal halb so groß aus. Ferrari-Teamchef Mattia Binotto schätzt: „Er liegt bei einer halben Sekunde, halb so viel wie 2020."

Eine Bestandsaufnahme bei den ersten drei Rennen war schwierig. Bahrain fordert zu stark die Hinterreifen. In Imola war es zu kalt, in Portimão zu windig und der Asphalt obendrein zu glatt. Barcelona ist so etwas wie der ultimative Prüfstand. In dem Kurven-Mix mit zwei längeren Geraden sind alle Bereiche des Autos gefordert: Das Chassis, die Aerodynamik, das Fahrwerk, der Motor. Wer wie Red Bull am Freitag auf zu viel Abtrieb setzt, ist schnell mal neben der Spur. Red Bull reagierte am Samstag mit einem kleineren Heckflügel. Und schon war man wieder auf Mercedes-Niveau.

Der vierte WM-Lauf bestätigt, was die ersten drei Rennen versprochen haben: Zwischen Red

> **!** Red Bull-Honda hat das schnellere Paket. Aber Mercedes schafft es öfter, sein Auto auf den Punkt abzustimmen. Wir reden hier von Tausendstelsekunden.



WILHELM



MOTORSPORT IMAGES

Alpine ist auf eine Runde so schnell wie Ferrari, fällt aber im Rennen zurück



MOTORSPORT IMAGES

Das Duell McLaren gegen Ferrari ging zum ersten Mal an die Italiener



WILHELM

Die Mercedes-Kopie von Aston Martin blieb zwei Mal in Folge punktelos

Bull und Mercedes geht es um Tausendstelsekunden. 36 waren es in Barcelona. Red Bull-Honda hat das schnellere Paket, verschleißt aber seine Reifen mehr. Das killt sie im Rennen. Mercedes schafft es öfter, sein Auto auf den Punkt abstimmen. Der Red Bull kann schnelle Kurven besser, der Mercedes langsame. Die Unterschiede bewegen sich je nach Kurve innerhalb von fünf km/h.

Die Formel-1-Gemeinde atmet auf. Zum ersten Mal seit langer Zeit kennt man den Sieger immer erst nach dem Rennen. Noch schwieriger sind Prognosen in dem großen Feld dahinter. Alpine hat zu McLaren und Ferrari aufgeschlossen. Alpha Tauri ist in die Liga von Aston Martin und Alfa Romeo zurückgefallen. Wenn es windstill ist und nicht allzu heiß, mischt auch noch ein Williams mit George Russell am Ende dieser Gruppe mit.

Jeder Fehler wird bestraft

In einem so kompakten Feld werden Sternstunden belohnt und Fehler bestraft. Da bekommt jede Kleinigkeit eine Bedeutung. Ein Rutscher in Kurve 10 kostete Valtteri Bottas die Pole-Position. Zu kalte Reifen zu Beginn der Quali-Runde Sebastian Vettel den Aufstieg ins Q3. Das falsche Timing Fernando Alonso einen besseren Startplatz. Alonso kam im Q3 zwar kurz vor Torschluss noch über die Linie, musste aber in der Aufwärmrunde fast anhalten: „Danach waren die Reifen im Eimer.“ Die Quittung war der zehnte Startplatz. Esteban Ocon zeigte als Fünfter, was in dem Alpine drinsteckt.

Noch schlimmer traf es Ricciardo. Der Australier überquerte die Linie erst nach der Zielflagge und verschenkte so einen Versuch: „Wenn ich nur ein Zehntel schneller wesen wäre, hätte ich Vierter statt Siebter sein können.“ Ricciardo bezahlte dafür am Sonntag.

Auf eine Runde lagen Ferrari, McLaren und Alpine in Barcelona fast gleichauf. „Es ist so eng, dass es praktisch unmöglich ist, Stärken und Schwächen der Autos herauszufiltern. Da entscheidet die Tagesform“, urteilt Alonso. Ferrari hat auf eine Runde das schnellste Auto in seinem Umfeld. McLaren machte das meistens im Rennen wieder gut. In Barcelona zum ersten Mal nicht. Ferrari hat hart an seinen Reifenproblemen gearbeitet. Alpine ist erst in Portimão zu dieser Gruppe gestoßen. „Wir haben in Barcelona gezeigt, dass Portugal keine Eintagsfliege war“, freute sich Ocon. Alonso warnt: „Ferrari und McLaren sind beständiger als wir. Und schneller im Renntrim.“

Alpines Befreiungsschlag und die Formschwäche der Alpha Tauri haben gezeigt, dass man auch im Verfolgerfeld große Sprünge machen kann. In beide Richtungen. Alles dreht sich darum, wie viel die Ingenieure vom gestohlenen Abtrieb stabil zurückgewinnen. Große Ugrades können kontraproduktiv sein. Weil sie nicht immer gleich zum gewünschten Ergebnis führen und damit Zeit kosten, Ingenieure und Fahrer verwirren. McLaren hat das in Barcelona gemerkt. Der neue Frontflügel und modifizierte Unterboden hinterließen mehr Fragen als Antworten. Prompt qualifizierten sich Ferrari und Alpine vor McLaren.

Das Designbüro von Alpine hat sich nach dem schwachen Saisonstart auf Trippelschritte beschränkt, um den Ingenieuren eine Chance zu geben, die Macken des A521 besser zu verstehen. Ocon bestätigt: „Ich glaube, wir haben mehr Rundenzeit durch das bessere Verständnis für das Auto als durch die Upgrades gewonnen.“

Aston Martin zieht jedes Rennen neue Teile aus dem Hut, bewegt sich aber nicht von der Stelle. Mal schafft man es gerade so in die Top 10, mal ist man knapp draußen. Aber immer mit Respektabstand zur ersten Gruppe. Laut Vettel ist Aston Martin gezwungen, den AMR21 aufzurüsten: „Uns fehlt einfach Abtrieb. Und ohne den geht es nicht.“ Also weiterentwickeln. Für den harten Schnitt zugunsten von 2022 wird der Teamleitung der Mut fehlen. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

IM ÜBERLEBENS-MODUS

Fernando Alonso erzählte einmal mehr, wie wertvoll seine Erfahrungen in Le Mans und bei den IndyCars für sein Comeback in der Formel 1 sind. „Und die Rallye Dakar?“, fragt Landsmann Carlos Sainz. Da muss Alonso schmunzeln: „Da lernst du den Überlebensmodus. In Imola hat man im Mittel in der Gischt so wenig gesehen. Das war wie in der Wüste mit dem Staub.“



WILHELM

Alonso spricht aus Erfahrung

DIE PERFEKTE STRECKE

Wie soll die perfekte Rennstrecke aussehen? Fernando Alonso fällt die Wahl nicht schwer: „Ich habe mir die perfekte Strecke mit meiner Kartbahn in Oviedo schon gebaut. Mit Kurvenkombinationen, die ich mir von richtigen Strecken abgeschaut habe. Man müsste die Strecke nur vergrößern.“ Carlos Sainz war als Kind ein heimlicher Tilke: „Mein Schulhefte waren voll mit Zeichnungen von Fantasiestrecken. Wichtig ist: Es muss bergauf, bergab gehen.“

TSUNODA UND DAS ESSEN

Yuki Tsunoda ist mit 54 Kilo ein Leichtgewicht, obwohl der Japaner gerne schlemmt. „Das Beste an der Formel 1 ist neben dem Fahren das Essen. Ich genieße zwei Welten: Italienisch bei Alpha Tauri und Japanisch bei Honda.“ Max Verstappen lacht: „Wenn ich so viel essen würde wie du, könnten sie mich durchs Fahrerlager rollen.“

BOTTAS GEGEN KRITIKER

In England spekulieren die Revolverblätter, dass Mercedes noch vor Saisonende einen Fahrerwechsel vollziehen könnte: George Russell gegen Valtteri Bottas. Der Finne macht sich keine Sorgen: „Dieser Bullshit gehört offenbar zum Geschäft. Ich habe einen Vertrag. Und es gibt nur ein Team, das solche Dinge macht. Unseres ist es nicht.“ Das war eine kleine Spitze gegen den direkten Konkurrenten Red Bull.

KRITIK VON ROBIN

Kimi Räikkönen krachte in Portugal auf der Zielgeraden in das Auto des Teamkollegen, während er am Lenkrad die Einstellungen sortierte. Sohn Robin tadelte den Vater: „Du hast mir immer gesagt, ich soll nach vorne schauen, wenn ich im Kart sitze!“



WILHELM

Räikkönen ist kein gutes Vorbild

ALTES LAYOUT GEWÜNSCHT

Kurve 10 ist umgebaut. Das rundere Profil schmeckt den Fahrern, die aber noch einen weiteren Wunsch äußern: „Wenn wir jetzt noch die Schikane am Ende der Runde ausbauen, wäre es perfekt“, sagt Sebastian Vettel. Auch Sainz träumt von einer Rückkehr zum alten Layout (bis 2006) mit zwei schnelleren Rechtskurven in Sektor drei: „Das ist die Variante, mit der ich aufgewachsen bin. Überholen ist auch mit der Schikane weiter schwer. Jetzt haben wir DRS. Ich finde, wir sollten es zumindest versuchen.“

KIMI RÜFFELT GIOVINAZZI

Fan-Frage an das Alfa-Duo: „Habt ihr im ersten Anlauf eure Führerschein-Prüfung bestanden?“ Giovinazzi: „Die Fahrprüfung ja. Durch die Theorie musste ich ein zweites Mal.“ Daraufhin Kimi Räikkönen: „Du brauchst aber beide, um durchzukommen. Also muss deine Antwort ‚nein‘ lauten. Ich jedenfalls habe die Fahrlizenz im ersten Versuch erhalten. Zehn Tage vor meinem 18. Geburtstag.“

KOMMENTAR

Mercedes-Teamchef Toto Wolff spricht von einem neuen Schlachtfeld im WM-Duell mit Red Bull. Der Gegner wird nächstes Jahr ein Motorenhersteller und begibt sich damit in das Revier von Platzhirsch Mercedes. Die ersten drei Jahre wird Red Bull nur das Erbe verwalten, das ihnen Honda Anfang 2022 hinstellt. Doch dann wird es ernst. Ab 2025 fährt die Formel 1 mit einem neuen Antrieb und 100 Prozent klimaneutralem Kraftstoff. Red Bull plant, den Hybridantrieb der Zukunft selbst zu bauen. Deshalb stellt man auch hochrangige Ingenieure ein, die man nicht bräuchte, wenn man nur einen fremden Motor einsetzte. Das ehrgeizige Projekt wird Red Bull durch die Abmachung mit Honda quasi aufgezwungen. Die Japaner haben sich abgesichert, dass Red Bull ihr geistiges Eigentum nicht an



WILHELM

Red Bull bereitet sich schon auf die eigene Motor-Entwicklung vor

Dritte weitergibt. Ursprünglich wollte Honda sein Wissen nur via Ilmor an Red Bull weitergeben, um genau das zu verhindern. Das aber schmeckte Red Bull nicht. Man wollte nicht von einer Abhängigkeit in die nächste fallen. Damit ist klar, dass der VW-Konzern 2025 nicht einfach so um die Ecke biegen und auf den Zug aufspringen kann. Wenn Audi kommt, müsste der Motor zu 100 Prozent in Ingolstadt entstehen. Ohne Anleihen vom Honda-Motor. Für einen Eigenbau braucht Red Bull Spezialisten. Und wo holt man sich die? Am besten bei Mercedes HPP Powertrains gleich um die Ecke. Red Bull weiß, dass man einen doppelten Nutzen hat, wenn man vom Gegner Leute abwirbt. Es schwächt Mercedes, weil es Unruhe in den Laden bringt, weil diese Leute jetzt schon für die E10-Anpassung ausfallen, und weil Mercedes mehr Geld zahlen muss, um Schlüsselfiguren zu halten. Red Bull wird mit 300 Leuten die schlankere Organisation haben. Deshalb macht das Team Druck, einen Kostendeckel für Motoren mit weit unter 100 Mio. Dollar einzuführen. Das kann Mercedes mit seinen 630 Mitarbeitern schwerer stemmen. Die Nadelstiche zielen klar darauf ab, den Rivalen zu schwächen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Spielt Red Bull fair gegen Mercedes? Schreiben Sie uns an:
msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Grosjean im Mercedes

Mercedes ermöglicht Romain Grosjean einen versöhnlichen Abschluss mit der Formel 1. Der Franzose darf Ende Juni einen 2019er Silberpfeil in Paul Ricard fahren – während des GP-Wochenendes und an einem Extra-Testtag.

Von: **Andreas Haupt**

Haas konnte seinem Ex-Fahrer diesen Test nicht ermöglichen. Das US-Team muss nach jeder Saison seine geleasten Motoren an Ferrari zurückgeben und hat deshalb keine fahrtüchtigen alten Autos. Mercedes ist da in einer anderen Position.

Teamchef Toto Wolff erfüllt ein Versprechen und verschafft Romain Grosjean die Möglichkeit, sein letztes Kapitel in der Formel 1 im Mercedes W10 von 2019 zu schreiben. Der Franzose überstand in seinem 179. und letzten Grand Prix in Bahrain einen furchterregenden Feuerunfall. Grosjean verbrachte fast eine halbe Minute in den Flammen und zog sich dabei schwere Verbrennungen an den Händen zu.

Sieben Monate nach dem Unfall wird er während des Rennwochenendes in Frankreich auf dem Circuit Paul Ricard Demo-Runden drehen. Für den 29. Juni hat Mercedes zudem die Strecke für einen Test reserviert. Grosjean absolvierte im März bereits die Sitzanpassung und bereitete sich im Simulator vor. ■



MERCEDES

Mit einem Crash wollte sich Grosjean nicht aus der Formel 1 verabschieden

Formel 1

Türkei-GP wackelt

Der Grand Prix der Türkei rückte erst nach der Absage von Kanada in den Rennkalender. Doch Istanbul steht schon wieder auf der Kippe: England hat die Türkei zur roten Zone erklärt. Jetzt wird über einen Tausch mit Baku nachgedacht.

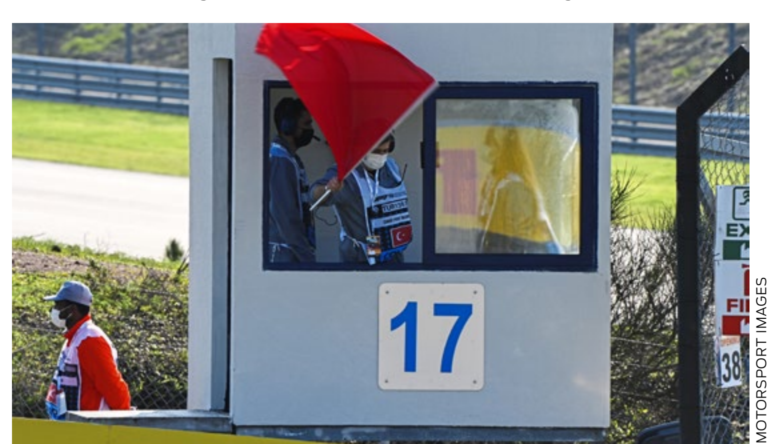
Von: **Andreas Haupt**

Corona verfolgt den Formel-1-Zirkus weiter, und das Management braucht Flexibilität. Den Grand Prix von Kanada mussten sie wegen der strengen Einreise- und Quarantänevorschriften absagen. Die Türkei rückte als Ersatz nach. Doch der Plan droht zu scheitern.

Das Rennen am 13. Juni wackelt, nachdem die britische Regierung das Land in der vergangenen Woche zur roten Zone erklärte. Das bedeutet, dass die sieben in England stationierten Teams nach der Rückkehr für zehn Tage in Quarantäne müssten. Die Regierung fährt einen harten Kurs: Für die Formel 1 soll es keine Ausnahme geben.

Damit wäre der komplette Ablauf bis zum GP Frankreich gefährdet. Die Teams wären erst am Mittwoch oder Donnerstag vor dem Rennen in Paul Ricard von der Isolation in einem Spezial-Hotel befreit. Deshalb wird hinter den Kulissen fieberhaft an Alternativen gearbeitet. Ein Gedankenspiel ist es, den Termin zwischen Aserbaidschan und der Türkei zu tauschen – also am 7.6. in Istanbul und am 13.6. in Baku zu fahren. Dafür müssen die Regierungen mitspielen.

Im Fahrerlager werden auch Ersatzkandidaten wie Mugello und Hockenheim genannt. Hockenheim könnte einen GP in der Kürze der Zeit stemmen. Noch ist das F1-Management aber nicht in Kontakt getreten: „Sie haben uns bisher nicht angerufen.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Wie bekommt man den Türkei-GP trotz Quarantäne-Regeln in den F1-Plan?

NACHRICHTEN

RED BULL BAUT AUS

Red Bull wildert beim Aufbau seiner Motorenabteilung weiter bei Mercedes. Nach Motorenchef Ben Hodgkinson wurden fünf weitere hochkarätige Ingenieure eingestellt, die beim Weltmeisterteam auf der Gehaltsliste standen: Steve Blewett (Produktion), Omid Mostaghimi (Elektronik), Pip Clode (Mechanisches Design), Anton Mayo (PU Design) und Steve Brodie (Einsatzleiter). Insgesamt sollen einmal 200 bis 300 Leute bei Red Bull Powertrains arbeiten.

DOKU ÜBER MOSLEY

Ab dem 9. Juli wird in englischen Kinos eine Dokumentation über das Leben des früheren FIA-Präsidenten Max Mosley gezeigt. Den 93-minütigen Film mit vielen Interviews von Mosley und seinen Weggefährten wird es auch auf DVD geben.

ZUSCHAUER ZUGELASSEN

Den GP Spanien durften 1000 Mitarbeiter der Strecke von der Haupttribüne aus verfolgen. In Monte Carlo sollen pro Tag 7500 Zuschauer zugelassen werden. Voraussetzung für die Freigabe ist der Nachweis eines negativen Corona-PCR-Tests, der nicht älter als 72 Stunden sein darf.

LIMIT FÜR FAHRERGAGEN

Die Formel 1 diskutiert weiter über die Limitierung der Fahrergehälter. Über das Prinzip ist man sich einig: Alles ab einer bestimmten Summe wird dem Kostendeckel angerechnet. Alpha-Tauri-Teamchef Franz Tost verrät, dass 30 Millionen Dollar für beide Fahrer eine erste Diskussionsgrundlage sind.

SORGE UM REUTEMANN

Beinahe-Weltmeister Carlos Reutemann liegt auf der Intensivstation einer Klinik in Santa Fé. Der 79-jährige Argentinier wurde mit inneren Blutungen eingeliefert. Er bestritt 146 F1-Rennen und gewann zwölf.



Dennis Hauger mit Startnummer 1 verlässt Barcelona als Tabellenführer

XPB

Gemischter Auftakt

Zum Start in die neue Saison der Formel 3 krönten sich drei Fahrer in drei Rennen zum Sieger. David Schumacher kämpfte einmal ums Podium, verließ Barcelona aber am Ende ohne Punkte. Juan Manuel Correa gab sein Comeback.

Von: **Andreas Haupt**

Es war eine der großen Geschichten in Barcelona. Juan Manuel Correa ist nach einer Leidenszeit von mehr als 20 Monaten zurück im Renngeschehen. Im August 2019 war der Amerikaner mit ecuadorianischen Wurzeln in Belgien in den schrecklichen Unfall mit Anthoine Hubert verwickelt, der den Franzosen das Leben kostete und Correa selbst mit schwersten Verletzungen ins Koma schickte. Der 21-Jährige hat sich nach dem Horror in der Formel 2 zurück ins Leben und zurück ins Renncockpit gekämpft. Auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya mischte er im Mittelfeld mit. Correa punktete sogar im zweiten Rennen.

Den ersten Lauf der neuen Saison entschied Alexander Smolyar für sich. Der Russe im ART startete von der zweiten Position und überholte bereits in der vierten Runde Jonny Edgar auf der Innenspur der ersten Kurve. Danach war Smolyar nicht mehr zu halten. Edgar hatte die Augen im Rückspiegel. Doch je länger das Rennen dauerte, desto stärker spürte der Brite in seinem Carlin-Renner den Reifenverschleiß. In Runde 14 überholte ihn Clément Novalak. Im 15. Umlauf brauste Caio Collet auf der Zielgeraden mit DRS vorbei. Zwei Umläufe später war es Logan Sargeant. Damit waren die Top 5 bezogen. Novalak hätte vielleicht noch zu Smolyar aufgeschlossen. Doch das Rennen endete nach einem Unfall von Oliver Rasmussen hinter dem Safety Car.

Schumacher rausgekegelt

Im zweiten Lauf krachte es gleich mehrmals – darunter zwei Mal an der Spitze. In den ersten Crash waren Smolyar und der Vorjahres-Dritte der Formel 3, Logan Sargeant, verwickelt. Beide strandeten im Kiesbett.

David Schumacher, der im ersten Lauf von Startplatz 4 aus den Punkten fiel, war einer der Hauptdarsteller. In der zwölften Runde knackte der deutsche Trident-Pilot den vor ihm fahrenden Enzo Fittipaldi. Die Glücksgefühle an der Spitze hielten nur drei Runden. Der Brasilianer konterte und schickte dabei Schumacher im ersten Kurvengeschlängel unsanft in den Reifenstapel. Wieder rückte das Safety Car aus. Matteo Nannini erbte die Führung. Doch auch der Italiener sollte die Zielflagge nicht sehen.

Im Finale legten sich Nannini und Dennis Hauger miteinander an. Das Schauspiel ereignete sich abermals in Kurve eins/zwei. Prema-Fahrer Hauger bremste seinen Gegner auf der Innenspur aus. Doch HWA-Pilot Nannini zog mit in die Rechts-Links. Mit einem untersteuernden Auto räumte ihn Hauger ab. Beide verloren ihre Frontflügel und die Chance auf den Sieg. Die Sportkommissare machten in Hauger den Schuldigen aus. Es hagelte eine Strafe über 30 Sekunden. Olli Caldwell rutschte auf die oberste Stufe des Podests vor Victor Martins und Frederik Vesti.

Der letzte Lauf verlief ruhiger. Hauger setzte die Pole-Position, die er in der Qualifikation gesichert hatte, trotz eines durchwachsenen Starts in den Sieg um. Er führt die Meisterschaft nun an. Zweiter wurde Jack Doohan, der die Pole um nur sechs Tausendstel verfehlt hatte. ■

David Schumacher wurde von Enzo Fittipaldi im zweiten Lauf ins Kies geschickt

FOM/FIA

BARCELONA RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Alexander Smolyar	36.23,523 min
2.	Clément Novalak	+ 1,591 s
3.	Caio Collet	+ 1,951 s
4.	Logan Sargeant	+ 2,130 s
5.	Jonny Edgar	+ 2,494 s
6.	Olli Caldwell	+ 2,857 s
7.	Frederik Vesti	+ 3,481 s
8.	Dennis Hauger	+ 3,819 s
9.	Victor Martins	+ 4,120 s
10.	Matteo Nannini	+ 4,543 s

BARCELONA RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Olli Caldwell	40.42,623 min
2.	Victor Martins	+ 0,905 s
3.	Frederik Vesti	+ 2,858 s
4.	Clément Novalak	+ 3,742 s
5.	Caio Collet	+ 3,979 s
6.	Jonny Edgar	+ 4,522 s
7.	Ayumu Iwasa	+ 5,008 s
8.	Jack Doohan	+ 5,511 s
9.	Jak Crawford	+ 5,868 s
10.	Juan Manuel Correa	+ 6,467 s

BARCELONA RENNEN 3

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dennis Hauger	35.47,216 min
2.	Jack Doohan	+ 3,721 s
3.	Matteo Nannini	+ 6,153 s
4.	Olli Caldwell	+ 8,124 s
5.	Victor Martins	+ 11,548 s
6.	Clément Novalak	+ 12,337 s
7.	Frederik Vesti	+ 13,455 s
8.	Caio Collet	+ 14,053 s
9.	Logan Sargeant	+ 15,435 s
10.	Roman Stanek	+ 15,477 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dennis Hauger	34
2.	Olli Caldwell	32
3.	Clément Novalak	28
4.	Victor Martins	24
5.	Jack Doohan	21

Goodbye, Uncle Bobby

Der dreifache Sieger des Indy 500 und König des Pikes-Peak-Bergrennens, Bobby Unser, ist im Alter von 87 Jahren verstorben. Neben seinen Erfolgen als Rennfahrer begeisterte der Bruder von Al Unser als streitbarer TV-Experte über viele Jahre die Fans der IndyCar-Serie.

Von: **Philipp Körner**

IMS ARCHIVE

Als allererster Fahrer gewann Bobby Unser das 500-Meilen-Rennen von Indianapolis in drei unterschiedlichen Jahrzehnten. Beim Pikes-Peak-Bergrennen ist er mit zehn Gesamtsiegen der absolute Rekordhalter. Und ohne seinen aggressiven, materialfressenden Fahrstil wäre möglicherweise sogar noch mehr drin gewesen. „Wir waren uns sehr ähnlich, wollten jede Runde anführen und wirklich alles aus dem Auto rausholen“, erinnert sich beispielsweise Mario Andretti an einen seiner ärgsten, aber auch liebsten Rivalen. „Während wir uns auf der Strecke förmlich die Köpfe einhauten, hatten wir danach bei einem Bier eine gute Zeit.“ Vorausgesetzt, Unser war nicht gerade damit beschäftigt, das schönste Mädchen im Raum anzusprechen.

Wurzeln in der Schweiz

Bobby Unsers Karriere als Rennfahrer war früh vorgezeichnet. Der zwar in Colorado Springs geborene, aber in Albuquerque, New Mexico, heimische Unser entstammte einer bergrennverrückten Familie mit Wurzeln in der Schweiz. Schon von Anfang an wurden die Unsers fast magisch vom nahe gelegenen Pikes Peak und seinem „Race to the Clouds“ angezogen.

Die Karriere von Bobby begann jedoch in regionalen Stock-Car-Meisterschaften. Noch als Teenager gewann er dort seinen ersten Titel. Nach einem kurzen Stint bei der U.S. Air Force war er im Jahr 1955 schließlich bereit für seinen ersten großen Auftritt am gefürchteten „Devil's Playground“. Sein erster Triumph auf der knapp 20 Kilometer langen Schotterpiste folgte nur ein Jahr später. Seitdem ist Bobby Unser der unangefochtene König des Berges.

Über Umwege nach Indy

Trotz der Erfolge in seiner Heimat sollte es jedoch lange dauern, bis sich Unser zum ersten Mal nach Indy traute. „Ich habe nie über Indianapolis nachgedacht, weil ich mich nicht für gut genug gehalten habe“, gab Unser 2008 in einem seiner seltenen demütigen Momente zu. „Am Ende hat mich Parnelli Jones überredet und einen Deal organisiert. Dafür werde ich für immer in seiner Schuld stehen.“ Mit 29 Jahren debütierte Unser im Jahr 1963. Nur vier Jahre zuvor war sein älterer Bruder Jerry in Indianapolis tödlich verunglückt.

Nachdem die ersten beiden Auftritte beim Indy 500 von Pleiten, Pech und Pannen geprägt waren, fand sich der wortreiche Bobby Unser immer besser zurecht und feierte 1968 seinen ersten Sieg. Mitte der Siebziger fuhr Unser dann für den legendären Fahrer und Konstrukteur Dan Gurney und fand im „All American Racer“ einen Gleichgesinnten. Zusammen hoben sie die IndyCar-Rennwagen auf ein völlig neues Niveau und ließen die Geschwindigkeitsrekorde in Indy purzeln. Ihr Meisterstück war der Gurney Flap, also die bis heute genutzte zusätzliche Abrisskante auf Heckflügeln. Unsers Fahrstil spielte eine entscheidende Rolle bei der Entwicklung von Gurneys Geniestreich. Quasi als Belohnung gewann das Duo im Jahr 1975 das Indy 500.

Ende der Siebziger klopfte dann die nächste IndyCar-Legende bei Bobby Unser an: Roger Penske suchte nach einem erfahrenen Piloten, mit dem er seine Autos weiterentwickeln konnte. Die Konkurrenz lästerte, dass die beiden Charakterköpfe aneinandergeraten würden, doch sie lagen falsch: Unser gewann für Penske 1981 zum dritten und letzten Mal das Indy 500. Der Sieg war jedoch erst im Oktober offiziell, nachdem es zuvor Streit über mögliche illegale Überholmanöver gegeben hatte.

!

***20.02.1934 † 02.05.2021**
Geburtsort: Colorado Springs, Colorado (USA)

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1956: Erster Sieg beim Pikes-Peak-Bergrennen
1962: Fünfter Pikes-Peak-Sieg in Folge (neuer Rekord)
1968: Erster Sieg beim Indy 500 (Eagle 68)
1975: Zweiter Sieg beim Indy 500 (Eagle 74)
1975: Meister der zweiten Ausgabe des IROC
1981: Dritter Sieg beim Indy 500 (Penske PC9B)
1986: Letzter Pikes-Peak-Erfolg (Audi Quattro S1)

Danach beendete Unser seine IndyCar-Karriere und wechselte zum Fernsehen, wo er wie als Fahrer mit seinem bunten Charakter unterhielt. Bis heute ist Unsers Stimme für viele Fans eine ihrer ersten schönen Erinnerungen an das Indy 500. ■



LAT PHOTOGRAPHIC

Racer: Formel-1-Gaststart in Watkins Glen 1968



MOTORSPORT IMAGES

Sieger: Unsers Audi Sport Quattro S1 im Jahr 1986



MOTORSPORT IMAGES

Tüftler: Unser im Gespräch mit Dan Gurney



António Félix da Costa feiert nach harten Zweikämpfen gegen Evans und Frijns

Die Kampfansage

Nach dem blamablen Rennwochenende in Valencia meldet sich die Formel E mit einem ihrer besten Rennen zurück. In den Hauptrollen des Blockbusters: António Félix da Costa und die altbekannte Grand-Prix-Strecke in Monaco.

Von: **Philipp Körner**

Eigentlich hätte es ganz anders kommen sollen. Nachdem die Formel E in den Jahren 2015, 2017 und 2019 noch auf einer stark verkürzten Variante in Monaco ihre Runden drehte, durfte sie in diesem Jahr endlich auf die traditionelle Grand-Prix-Variante. Dementsprechend herrschte seit der Bekanntgabe große Vorfreude auf das erste richtige Saisonhighlight der noch jungen Elektro-Serie.

Doch dann kam der Doubleheader in Valencia mit seinem Reichweiten-Chaos und dem darauffolgenden Spott aus allen, selbst es sonst gut meinenden Ecken des Rennsports. Zur Erinnerung: Die FIA reduziert nach SC-Phasen die verfügbare Energiemenge, um die Piloten trotz der Ersparnis zu einer effizienten Fahrweise zu zwingen. Beim ersten Lauf in Valencia geschah dies kurz vor Rennende, wodurch etlichen Fahrern in der nicht eingeplanten Extrarunde – António Félix da Costa (DS-Techeetah) hatte wenige Sekunden vor Ablauf der 45 Minuten Start-Ziel überquert – keine Energie-Ressourcen mehr zur Verfügung standen. In Folge dessen schafften es nur neun Piloten ins Ziel – obwohl die meisten Autos noch genügend Energie gehabt hätten.

Mit diesem schmerzhaften PR-Debakel im Gepäck reiste die Elektro-Weltmeisterschaft nun an die Côte d'Azur, wohin sie die Diskussionen natürlich auch begleiteten. Die FIA kündigte schließlich nach Rücksprache mit den Teilnehmern an, mit Erreichen der 40-Minuten-Marke nicht mehr eingreifen zu wollen. Ein Sprecher erklärte diplomatisch: „Die Regeländerung gibt den Teams mehr Raum für Fehler, aber lenkt dabei nicht vom Spirit der Formel E mit ihrem Schlüsselelement des Energiemanagements ab." Obwohl die Sache damit nicht komplett aus der Welt war, konnte sich die Formel E am Samstag endlich wieder auf den Sport konzentrieren.

> „Wir wussten, dass es sehr hart werden würde, vor allem wegen des Energiemanagements. Aber das Team hatte die perfekte Strategie."
>
> António Félix da Costa

Eine große Frage des einzigen Renntages war, wie schnell die E-Renner auf der 3,33 Kilometer langen Version mit nach innen verwinkelter Hafenschikane sein werden. So war zwar von Anfang an klar, dass die Zeiten der ehemaligen GP2, der eingestampften Formula Renault 3.5 Series und der aktuellen Formel 2 in weiter Ferne sind, doch mit dem Porsche Supercup und dem Formula Renault Eurocup, der Ende des letzten Jahrzehnts mehrmals in Monaco gastierte, gab es noch zwei spannende Vergleiche.

Action schlägt Speed

Mit einer 1.31,317 Minuten lieferte António Félix da Costa in der Super-Pole den dafür passende Referenzwert. Die Supercup-Pole des Jahres 2019 wurde von Michael Ammermüller herausgefahren und betrug 1.34,963 Minuten. Formel-Renault-Pilot Alex Peroni brauchte bei besser vergleichbaren Bedingungen im Jahr 2018 1.31,143 Minuten für den ersten Startplatz. Der Chronistenpflicht zuliebe: Die Pole-Zeit der Formel 1 betrug 2019 1.10,166 Minuten und wurde von Lewis Hamilton aufgestellt.

Dass Schnelligkeit am Ende nicht alles ist, zeigte die Formel



MOTORSPORT IMAGES/ALASTAIR STALEY

Duell der Überholkünstler: António Félix da Costa gegen Mitch Evans


MOTORSPORT IMAGES/SIMON GALLOWAY

Gegen das Klischee: Im Gegensatz zu anderen Serien ging es auch zu dritt



FORMEL E

Macht der Gewohnheit: Auch in der Formel E blieb der Haarnadel-Stau nicht aus

E jedoch eindrucksvoll am Samstagnachmittag. Hinter dem DS-Fahrer da Costa gingen Robin Frijns (Virgin-Audi) und Mitch Evans (Jaguar) ins Rennen. Titelverteidiger da Costa gewann zwar die trotz Haarnadel-Staus saubere Startphase, musste sich jedoch früh erwehren. In Runde 3 zog Frijns zum ersten Mal an da Costa Anfahrt Sainte-Dévote vorbei und leistete Führungsarbeit. Mit den beiden Attack-Mode-Aktivierungen wechselte die Führung mehrfach sehenswert hin und her – aus der befürchteten Monaco-Prozession war ein munteres Hauen und Stechen geworden. Der Fanboost kurz vor Beginn des letzten Renndrittels brachte da Costa die Führung schließlich wieder zurück.

Doch auch diesmal sollte er sie nicht lange behalten, da Mitch Evans plötzlich seine Chance witterte. Der Neuseeländer schnappte sich erst Robin Frijns an der vorherigen Lieblingsüberholstelle des früheren DTM-Piloten und fiel direkt danach auf dem Geschlängel hoch zum Casino über da Costa her. Die einzige Safety-Car-Phase wegen des nach Kontakt gestrandeten Audi-Piloten René Rast brachte daraufhin einen kurzen Schlusssspurt – und das Highlight des Rennens.

Obwohl Evans den Restart gewann, konnte er sich mangels Energie nicht absetzen. Da Costa fand allerdings lange keine Möglichkeit für ein Manöver. Erst in der letzten Runde ließ der zum Langsamfahren gezwungene Evans außen nach dem Tunnel genügend Platz, den da Costa meisterlich nutzte und mit einer atemberaubenden Attacke vorbeizog. Im Rückspiegel des DS-Techeeta ging Evans auf den letzten Metern dann komplett die Energie aus, wodurch sich Frijns noch Position 2 und die Tabellenführung schnappen konnte. 24 Tausendstel lagen am Ende zwischen dem Virgin-Audi und dem Jaguar.

In der Teamwertung behauptete Mercedes trotz einer Nullnummer die Spitze. Bester Deutscher eines sonst für die deutschsprachigen Piloten gebrauchten Tags war BMW-Mann Maximilian Günther auf dem fünften Rang. Nach den turbulenten letzten Wochen hat die Formel E nun rund einen Monat Pause, bevor auf dem mexikanischen Autódromo Miguel E. Abed die zweite Saisonhälfte beginnt. Der hierzulande höchstens von der WTCC bekannte Ovalkurs mit winkligem Infield wird am 19. und 20. Juni zwei Rennen sehen. ■

FORMEL E IN MONACO

7. Rennen am 8.5.2021

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	47.20,697 min
2.	Robin Frijns (NL)	Virgin-Audi	+ 2,848 s
3.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 2,872 s
4.	Jean-Éric Vergne (F)	DS-Techeetah	+ 3,120 s
5.	Maximilian Günther (D)	BMW i Andretti Motorsport	+ 3,270 s
6.	Oliver Rowland (GB)	Nissan e.dams	+ 3,865 s
7.	Sam Bird (GB)	Jaguar	+ 4,150 s
8.	Nick Cassidy (NZ)	Virgin-Audi	+ 4,752 s
9.	Alex Lynn (GB)	Mahindra	+ 5,759 s
10.	Lucas di Grassi (BR)	Audi Sport Abt Schaeffler	+ 6,225 s

STAND FAHRER

1.	Frijns	62 Punkte
2.	De Vries	57
3.	Evans	54
4.	Da Costa	52
5.	Bird	49
6.	Vandoorne	48
7.	Vergne	46
8.	Rast	39
9.	Rowland	35
10.	Dennis	33

STAND TEAMS

1.	Mercedes	105 Punkte
2.	Jaguar	103
3.	DS-Techeetah	98
4.	Virgin-Audi	81



GTWC

Das WRT-Team macht da weiter, wo es 2020 aufgehört hat

Nächsten Titel im Visier

Beim Saisonauftakt des Sprint Cup im Rahmen der GT World Challenge teilten sich Audi und Mercedes die beiden Laufsiege in Magny-Cours. Die Audi-Piloten und Titelverteidiger Charles Weerts und Dries Vanthoor führen die Tabelle schon wieder an …

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Das belgische Audi-Team WRT legte beim Debüt des Sprint Cup der GTWC in Magny-Cours einen blitzsauberen Saisonstart hin: Charles Weerts und Dries Vanthoor starteten mit einem Sieg in Lauf 1 und Platz 2 im zweiten Rennen optimal in die neue Saison. „Was soll ich sagen? Das war der absolut perfekte Start in die Saison 2021 – besser geht es fast nicht", freute sich Teamchef Vincent Vosse. „Dazu muss man aber auch in Betracht ziehen, dass die Rennen zu sehr unterschiedlichen Uhrzeiten und Bedingungen stattfanden – daher sticht die Leistung besonders heraus."

In der Tat bereiteten das Wetter und das Timing der beiden Rennen den Teams etwas Kopfzerbrechen: Der Freitag war eher kühl, der Samstag heiß. Doch das erste Rennen fand erst spät in der Nacht statt, während beim zweiten Lauf am Sonntag der Wind auffrischte und die Teams abermals mit veränderten Bedingungen konfrontierte. „Das war bezogen auf das Setup und die Reifendrücke alles ganz schön knifflig", gab WRT-Teamchef Vosse am Sonntagabend zu.

Zwei Mal von Pole zum Sieg

Weil aber das Überholen in Magny-Cours keine leichte Übung ist, setzten sich in beiden Rennen am Ende die Polesitter durch: Weerts und Vanthoor am Samstag im WRT-Audi, Maro Engel und Luca Stolz am Sonntag im Toksport-Mercedes AMG GT3.

Audi-Pilot Charles Weerts hatte im ersten Rennen nur zu Beginn richtig Druck durch den Emil-Frey-Lamborghini Huracán von Ricardo Feller. Nach einiger Zeit stellte sich allerdings heraus, dass Feller zwar den Speed hatte, um Weerts zu folgen, aber das reichte nicht, um ihn zu jagen oder gar zu überholen.

Dementsprechend setzte das Emil-Frey-Team seine Hoffnungen auf den Boxenstopp, zumal die Gesamtlage kurz vor dem Boxenstopp-Fenster etwas unübersichtlich war, weil Frank Bird seinen Audi im Kiesbett versenkt hatte. Dies löste eine Full Course Yellow-Phase aus und verzögerte das Timing der Boxenstopps, weil die Boxeneinfahrt geschlossen blieb.

Die Mannschaft von Emil Frey holte Ricardo Feller nach dem Restart folglich sofort zum Pflichtboxenstopp, während das WRT-Team Charles Weerts so

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

ERSTER SAISONLAUF IN MAGNY-COURS (FRANKREICH)

Länge der Strecke: 4,411 km; **Renndistanz:** 36 Runden = 158,796 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	1:00.53,014 h
2.	Pro	#163	Feller/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+6,468 s
3.	Silver	#14	Rougier/Fontana	Emil Frey-Huracán GT3	+19,229 s
4.	Silver	#90	Companc/Breukers	Madpanda-AMG GT3	+28,157 s
5.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+29,905 s
6.	Pro	#99	Mosca/Drudi	Attempto-Audi R8 GT3	+33,960 s
7.	Silver	#7	Tunja/Puhakka	Toksport-AMG GT3	+38,780 s
8.	Silver	#33	Kujala/Hites	Rinaldi-Ferrari 488 GT3	+40,232 s
9.	Silver	#107	Jean/De Pauw	CMR-Bentley Cont. GT3	+40,988 s
10.	Pro	#89	Gounon/Umbrarescu	AKKA ASP-AMG GT3	+41,404 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

ZWEITER LAUF IN MAGNY-COURS (FRANKREICH)

Länge der Strecke: 4,411 km; **Renndistanz:** 33 Runden = 145,563 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#6	Stolz/Engel	Toksport-AMG GT3	1:01.30,308 h
2.	Pro	#32	Weerts/Vanthoor	WRT-Audi R8 GT3	+3,051 s
3.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+4,490 s
4.	Pro	#38	Wilkinson/Barnicoat	Jota-McLaren 720 GT3	+5,267s
5.	Silver	#87	Tereschenko/Pla	AKKA ASP-AMG GT3	+5,465 s
6.	Pro	#26	Panis/Vervisch	Sainteloc-Audi R8 GT3	+5,793 s
7.	Silver	#107	Jean/De Pauw	CMR-Bentley Cont. GT3	+6,166 s
8.	Silver	#14	Rougier/Fontana	Emil Frey-Huracán GT3	+6,556 s
9.	Pro	#114	Lappalainen/Aitkin	Emil Frey-Huracán GT3	+7,270 s
10.	Silver	#31	Bird/Tomita	WRT-Audi R8 LMS	+7,763 s

lange wie möglich draußen ließ, um möglichst viel Kapital aus der freien Fahrt des führenden Fahrzeuges zu schlagen und jede ungute Verkehrssituation in der Boxengasse zu vermeiden.

Nachdem alle Teams ihre Stopps absolviert hatten, war schnell klar, welche Strategie die bessere war: Dries Vanthoor, der den WRT-Audi mit der Startnummer 32 von Charles Weerts übernommen hatte, lag mit satten neun Sekunden in Front vor dem Huracán des Emil-Frey-Teams, den nun Albert Costa pilotierte. WRT hatte nicht nur die Strategie perfekt gespielt, sondern dabei auch den schnellsten Boxenstopp des 27 Wagen starken Teilnehmerfeldes hingelegt!

Rougier als Super-Sub

Dennoch kann man die Performance der beiden Huracán aus dem Team von Emil Frey als kleine Überraschung werten, denn die Lamborghini galten auf der französischen Piste nahe Nevers nicht unbedingt als Favoriten. Dennoch konnte das Schweizer Team im ersten Rennen beide Fahrzeuge auf Podium bringen, und zwar sowohl das Pro-Auto von Ricardo Feller und Albert Costa mit der Nummer 163 als auch das Silber-Fahrzeug (#14) mit den Piloten Arthur Rougier und Alex Fontana. Beachtlich: Der zweite Lambo hielt bis Runde 27 zum Beispiel auch den Toksport-AMG GT3 von Maro Engel und Luca Stolz in Schach. Engel musste dann allerdings seinen Daimler wegen eines losen linken Hinterrades vorzeitig abstellen, womit das deutsche Duo auch keine Punkte aus dem ersten Rennen mitnehmen konnte.

An der Spitze hatte Vanthoor leichtes Spiel, seinen großen Vorsprung auf den Pro-Lamborghini von Costa in der zweiten Rennhälfte zu verwalten, ohne dabei unnötige Risiken einzugehen. 13 Sekunden hinter Costa kam sein Emil-Frey-Teamkollege Arthur Rougier (#14) ins Ziel, der wohlgemerkt erst am Renntag zum Team stieß, weil Stammpilot Norbert Siedler nach einem Unfall im Pre-Qualifying am Freitagabend für den Rest des Wochenendes ausfiel.

Costa und Feller hatten am Sonntagmorgen im Qualifying für das zweite Rennen abermals den Sprung in die erste Startreihe geschafft. Doch diesmal war der Gegner auf der Pole-Position nicht der Audi R8 des WRT-Teams (Vanthoor hatte „nur“ die



„Mit einem Sieg und Platz 2 in die Saison zu starten, ist natürlich perfekt. Unser Saisonziel in der GT World Challenge ist die Titelverteidigung!“

Audi-WRT-Pilot Dries Vanthoor

viertbeste Zeit geschafft), sondern der Toksport-Mercedes von Maro Engel und Luca Stolz. Die kleine Sensation war allerdings, dass sich der Jota-McLaren 720 S GT3 von Oliver Wilkinson und Ben Barnicoat für den dritten Startplatz qualifiziert hatte – den Briten fehlten nur 0,267 Sekunden auf die Pole-Zeit von Engel.

Barnicoat wollte beim zweiten Rennen am Sonntagnachmittag das Beste aus der tollen Startposition machen und versuchte gleich, sich Albert Costa im Emil-Frey-Huracán zur Brust zu nehmen. Der Plan misslang, Costa wehrte den Angriff von Barnicoat ab: „Ich hatte einen sehr guten Start erwischt und war schon fast an Costa dran, als er mich leider voll in die Wiese abgedrängt hat. Das war ziemlich unnötig“, fluchte der Brite nach dem Rennen.

Die drei Topautos behielten jedoch ihre Spitzenpositionen, das Rennen schien sich in eine Prozession zu verwandeln. Doch die Langeweile hielt nur 14 Runden, dann verlangsamte nämlich der auf Platz 2 liegende Costa schlagartig und drehte sich in der Folge eines Reifenschadens hinten links. Da sich das Zeitfenster für die Serie der regulären Boxenstopps noch nicht geöffnet hatte, musste Costa einen zusätzlichen Stopp einlegen, was ihn am Ende bis auf Platz 26 zurückwerfen sollte.

Ben Barnicoat im McLaren des Jota-Teams (#38) erbte so vor dem Pflichtboxenstopp Platz 2 und versuchte, den Druck auf den führenden Mercedes-Piloten Maro Engel zu erhöhen. Und in der Tat konnte der Brite den Vorsprung von Engel auch leicht reduzieren.

Wie schon im ersten Rennen sollte die Strategie rings um den Pflichtboxenstopp das Rennen stark beeinflussen. Diesmal blieb der McLaren so lange wie möglich draußen, um den Führungsvorteil der freien Bahn maximal auszunutzen. Die Rechnung der Briten, den Vorsprung durch den späten Stopp eventuell zu verteidigen, ging aber nicht auf: Erstens lag Oliver Wilkinson, der den 720 S GT3 von Ben Barnicoat übernommen hatte, nach dem Stopp nur noch auf Platz 4. Und zweitens war Wilkinson als Rookie in der GT World Challenge gestartet – was es unwahrscheinlich machte, dass er ganz vorne reinfahren würde.

Toksport-Mercedes-Pilot Luca Stolz (#6) machte gleich zu Beginn seines Stints mit der schnellsten Rennrunde von 1.37,175 Minuten klar, dass er nicht vorhatte, die Führung aus der Hand zu geben. Der große Gewinner der Boxenstopps war allerdings der Akka-ASP-Mercedes von Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello, deren Stopp megaschnell war, sodass Boguslavskiy nach seinem Halt direkt hinter dem Leader Luca Stolz und knapp vor Charles Weerts im WRT-Audi lag.

Titelgewinn als Ziel

Die Konstellation hatte zwar viel Spannung für die zweite Rennhälfte versprochen, doch zwei Safety-Car-Phasen wegen Unfällen neutralisierten das Rennen. Boguslavskiy hatte keine Chance mehr, einen Angriff zu lancieren, denn die zweite Gelbphase endete erst drei Minuten vor dem Rennende. Stolz behielt bei den Restarts die Nerven und schipperte die Führung ins Ziel. „Das war ein spaßiges Rennen. Ich hatte alles im Griff, aber während der Gelbphasen machte mir der Pickup auf den Reifen Sorgen“, so Stolz.

Charles Weerts kassierte im Finale noch Mercedes-Pilot Boguslavskiy, sodass das belgische WRT-Duo Weerts/Vanthoor nach Platz 1 und 2 nach zwei Rennen die Meisterschaft nun klar anführt. „Mit einem Sieg und Platz 2 in die Saison zu starten, ist natürlich absolut perfekt“, freute sich Dries Vanthoor. „Unser Ziel für die Saison 2021 ist die Titelverteidigung!“ ■

NACHRICHTEN

ACHT SUPPORT-RENNEN

Der Saisonstart der Sprint Series im Rahmen der GTWC war nur einer von acht Tagesordnungspunkten in Mittelfrankreich, insgesamt starteten acht Rahmenserien in Magny-Cours: FFSA French GT, FFSA TC France, Porsche Carrera Cup France, French Formula 4, Alpine Elf Europa Cup, Renault Clio Cup Europe, Sprint Cup by Funyo und Trophée Mitjet. Somit fanden insgesamt 22 Rennen mit über 250 Rennwagen statt.

SILBER IST GOLD

Nachdem im Pre-Qualifying ein Silber-Auto auf Rang 3 klassiert war, wurde im Fahrerlager schon darüber spekuliert, ob sich eventuell wieder ein Silber-Auto als Gesamtsieger feiern lassen dürfte – das gelang übrigens letztmalig Simon Gachet und Steven Palette 2020 in Magny-Cours. Gachet stand damals sogar auf Pole. Am Ende klassierten sich im ersten Rennen immerhin fünf Silber-Autos in den Top 10.

DOCH KEINE REBELLION

GT-Promoter Stéphane Ratel musste seine Pläne für ein Dreistunden-Rennformat für Bronze-Piloten wieder streichen, weil es zu wenige Einschreibungen dafür gab.

SPRINT MIT PORSCHE

Den Sprint Cup, der mittlerweile im Rahmen der GT World Challenge Europa ausgetragen wird, geht in sein neuntes Jahr. Und zum allerersten Mal hat dieses Jahr ein Porsche für die volle Saison gemeldet: Dinamic Motorsport hat sich mit einem Elfer für Adrien De Leener und Christian Engelhart in die Serie eingeschrieben, in der traditionell andere Marken den Ton angeben. Audi allein stellt im Feld der Sprint Series sieben R8 LMS, Mercedes ist über mehrere Teams ebenfalls mit insgesamt sieben AMG GT3 im Sprint Cup der GT World Challenge Europe vertreten.



BR FOTO

Doppel-Whopper 2

Frikadelli Racing holte nur eine Woche nach dem Doppelerfolg bei NLS 3 einen weiteren Doppelsieg im ADAC 24h-Qualirennen über sechs Stunden. Ohne die Strafe für den Manthey-Grello wäre es sogar ein Dreifachsieg für Porsche geworden. Somit erbte der Phoenix-Audi den letzten Podestplatz.

Von: **Bianca Leppert**

Sie hatten beim Lesen dieser Zeilen ein Déjà-vu? Zu Recht! Denn wie bei NLS 2 und NLS 3 war Porsche auch beim 24h-Qualirennen das Maß der Dinge. Und wieder freute sich Frikadelli-Teamchef Klaus Abbelen über einen Doppelsieg. Dennis Olsen, Patrick Pilet, Frédéric Makowiecki und Maxime Martin (#31) holten nach 41 Runden mit 1.07 Minuten Vorsprung den Triumph vor den Teamkollegen Matt Campbell, Mathieu Jaminet, Earl Bamber und Nick Tandy (#30).

„Der Schlüssel war, dass wir heute wirklich gar keinen Fehler gemacht haben", sagte Olsen. „Dabei war es mit den steigenden Temperaturen auch nicht immer einfach, den passenden Luftdruck zu finden."

Zumal man sich bereits beim Start einen kleinen Schaden an der Front zuzog, der das weitere Rennen aber nicht beeinflussen sollte. Das Schwesterauto (#30) hatte mit Startplatz 13 eine nicht ganz perfekte Ausgangslage. Was am Ende nach Gesamtrang 3 aussah, wurde zu Platz 2. Das hatte man Matteo Cairoli im Manthey-Porsche zu verdanken, der wohl eine gelbe Flagge missachtet hatte und eine Zeitstrafe von 1.07 Minuten bekam. Die Nummer 911 von Cairoli, Lars Kern und Michael Christensen fiel so von Platz 2 auf 5 zurück.

Sonst wäre sogar ein Porsche-Dreifachsieg daraus geworden. Und das mit zusätzlichen 15 Kilogramm BOP-Gewicht an Bord des Elfers im Vergleich zu NLS 3. „In der ersten Rennhälfte kam uns das etwas einfach vor," meinte GT3-Projektleiter Sebastian Golz. „In der zweiten Hälfte wurden andere stärker und es war ausgeglichener." Tatsächlich gab es außerhalb des Porsche-Kosmos nur zwei Autos, die besonders ins Auge stachen: der Phoenix-Audi von Frank Stippler, Michele Beretta, Nicki Thiim und Vincent Kolb, die Dritte wurden, und der Mercedes-AMG von GetSpeed mit Dani Juncadella, Maxi Götz und Fabian Schiller auf Platz 4.

Der Phoenix-Audi fiel nach einem Zwischenfall beim Überrunden in der Ford-Kurve erst mal aus dem Favoritenkreis, kämpfte sich später aber wieder nach vorne. Der GetSpeed-Mercedes setzte auf eine andere Taktik und kam bereits nach drei Runden an die Box, um freie Bahn zu haben. Juncadella verbrachte mit über drei Stunden die meiste Zeit des Trios im Auto.

Mehr Power für Mercedes

Mercedes-AMG hatte im Vorfeld des Qualirennens 0,5 Millimeter größere Restriktoren zugestanden bekommen, nachdem man bei NLS 3 hinterherzuhinken schien. Das Top-30-Quali lief allerdings nicht nach Plan. Der bestplatzierte Mercedes stand nur auf Platz 13. „Es hat nicht viel gefehlt und wir wären weiter vorne gewesen", meinte AMG-Kundensportleiter Stefan Wendl.

Den besten BMW stellte Rowe Racing mit den Vorjahressiegern (#1) auf den achten Platz. „Im Rennen haben wir unsere Performance vom vorherigen Wochenende gehalten, andere sind aber schneller geworden", sagte Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf.

Der Konrad-Lamborghini geigte zu Beginn ebenfalls an der Spitze mit, wurde aber von einem Reifenschaden weit zurückgeworfen. Der Octane-126-Ferrari ging nach dem Start kurz in Führung, fiel aber im Rennverlauf bis auf Platz 16 zurück. Die Temperaturen um die 21 Grad Celsius boten eine gute Gelegenheit, die Reifenmischungen bei neuen Bedingungen zu testen. ■

ADAC 24H-QUALIRENNEN (6 STUNDEN)

Pole-Position
#11, Stippler/Thiim/Beretta/Kolb (Phoenix Racing, Audi R8 LMS), 8.15,932 min
Schnellste Runde
#31, Pilet/Makowiecki/Olsen/Martin (Frikadelli Racing, Porsche 911 GT3 R), 8.18,759 min

1.	#31	Pilet/Makowiecki/Olsen/Martin	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	41 Runden
2.	#30	Campbell/Tandy/Bamber/Jaminet	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.07,115 min
3.	#11	Beretta/Stippler/Thiim/Kolb	Phoenix Racing	Adi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 1.08,614 min
4.	#7	Götz/Schiller/Juncadella	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 1.16,240 min
5.	#911	Christensen/Cairoli/Kern	Manthey Racing	Porsche 911 GT3 R3	SP9 Pro	+ 1.21,078 min
6.	#44	Bachler/Ragginger/Arnold/Müller	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.48,158 min
7.	#15	Rockenfeller/Winkelhock/Marschall	Audi Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3	SP9 Pro	+ 2.02,102 min
8.	#1	Catsburg/Edwards/Eng/Yelloly	Rowe Racing	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 2.30,338 min
9.	#8	Müller/Schiller/Vaxivière	Mercedes-AMG Team GetSpeed	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.42,543 min
10.	#18	Imperatori/Liberati/Holzer/Burdon	Mercedes-AMG HRT Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.48,700 min

„Die LMDh ist eine attraktive Gelegenheit, die wir prüfen“

Markus Flasch, Leiter der BMW M GmbH und in dieser Funktion auch für den Motorsport verantwortlich, ist seit Kurzem in der Nürburgring Langstrecken-Serie mit einem BMW M2 CS Racing am Start. Der 40-Jährige über seinen Renneinsatz und die Zukunft bei BMW Motorsport.

Von: **Bianca Leppert**

Wie kamen Sie dazu, Rennen in der NLS zu fahren?
Man will die Produkte, die man verkauft, auch verstehen und erfahren. Da ist die NLS eine super Gelegenheit. Und mit Jörg Weidinger habe ich jemanden an der Seite, der mich heranführt.

Hatten Sie Erfahrung auf der Rundstrecke?
Im Automobilsport wenig, nur ein paar Motorradrennen. Auf der Nordschleife kaum.

Auch Ihre Rolle als Motorsportchef ist neu. Wie haben Sie sich eingelebt?
Ich bin zwar erst kurz im Amt, aber es war kein Neuland. Ich habe mit Jens Marquardt als Motorsportchef eng gearbeitet. Und beim Kundensport gab es große Überschneidungen wie mit der gemeinsamen Entwicklung des


BMW

BMW M2 CS Racing. Die Wiedervereinigung von M GmbH und Motorsport war für mich natürlich und nur eine Frage der Zeit. Das M stand immer für Motorsport. Deshalb wollten wir das auch wieder zusammenführen. Die Glaubwürdigkeit, die unsere M Autos auf der Straße haben, kommt nicht irgendwoher, sondern vom Motorsport.

Apropos Kundensport. Bleibt es beim Plan, den neuen M4 GT3 bei NLS 4 einzusetzen? Es gab Gerüchte um Gewichtsprobleme.
Es bleibt bei der Planung. Wir haben den vollen Fokus auf diesem Projekt, das steht auf meiner Liste ganz oben. Da gehen wir null Kompromisse ein, und es wird ein hochperformantes Auto.

Nimmt der Kundensport mehr Bedeutung ein, jetzt wo andere Projekte wegfallen?
Das ist so. Das heißt nicht, dass wir keine anderen Programme machen. Aber 2021 ist für uns nun eine Phase des Konsolidierens.

Wie sieht es mit LMDh aus?
Das steht weit oben auf meiner Liste. Es gibt noch keine Entscheidung. Wir befassen uns damit, logisch. Es ist eine attraktive Gelegenheit, die wir prüfen. Wir werden das bald entscheiden.

Wie sehen Sie die neue FIA-Initiative zur Electric GT?
Wir sind im Gespräch mit der FIA zu solchen Ideen. Es hat hohe Relevanz für uns – auch was die Serienprodukte angeht, die wir bringen werden. Ich bin aber der Meinung, der Köder muss dem Fisch schmecken und die Menschen begeistern, danach kommt die Geschichte für den Hersteller – nicht andersherum. Wir verfolgen das genau. Wenn es von der Performance und vom Leistungsgewicht attraktiv aussieht, sind wir dabei. Aber nicht: Hauptsache dabei, weil es elektrisch ist, und dann klären, ob es attraktiv ist. Unsere Zukunft bei M wird irgendwann elektrisch sein. Dazu gibt es konkrete Projekte. Natürlich wollen wir den Kompetenzübertrag nutzen.

Wie sehen Sie E-Fuels für die Zukunft im Motorsport?
Wir werden sicherstellen, dass unsere Fahrzeuge mit dieser Art Kraftstoff funktionieren. Wo die E-Fuels herkommen, ist nach meiner Meinung nicht das Thema der Hersteller, sondern der Mineralölkonzerne. ■

NACHRICHTEN

NLS PLANT 12H-RENNEN
Die VLN fasst für 2022 ein 12h-Rennen ins Auge, das aus zwei 6h-Rennen bestehen soll und zusammen gewertet wird. Auch die Überarbeitung des Punktesystems steht an. Es ist angedacht, dass beispielsweise Platz 1 von 10 genauso viele Punkte einbringt wie Platz 1 von 20 Fahrzeugen. Somit hätten mehr Fahrzeugklassen die Chance, den Meister zu stellen.

LAMBO: LMDh-PROJEKT?
Die Leser von Motorsport aktuell wissen seit dem IMSA-Rennen in Sebring Mitte März, dass Lamborghini offenbar als weiterer Kandidat für einen Einstieg in die LMDh-Klasse gehandelt wird. Die Gerüchte erhielten beim GTWC-Rennen in Magny-Cours neuen Schwung: Lambo-Sportchef Giorgio Sanna sagte, dass eine Entscheidung zu dem Thema zeitnah getroffen werden soll und bestätigte ebenfalls, dass die VW-Gruppe einen solchen Einstieg nicht behindern würde. Laut Sanna will sich Lamborghini im Falle eines LMDh-Engagements primär auf Kundensporteinsätze beschränken (siehe Editorial, Seite 3). Ein Debüt wird aller Voraussicht aber erst 2024 erfolgen, während Audi und Porsche bereits im Januar 2023 startklar sein wollen. Sanna deutete an, dass die Motorenfrage für ein LMDh-Lambo-Projekt noch offen sei.

ADAC

Zuschauermassen wird es vorerst nicht geben, aber die nationale Rallyeszene wacht nach langer Zwangspause wieder auf

Das große Scharren

Die zähe Corona-Zwangspause scheint endlich zu Ende zu gehen. Die deutsche Rallyeszene rüstet sich für den Neustart, und die Fahrer sind motivierter denn je. Veranstalter freuen sich über bestens gefüllte Nennlisten.

Von: **Michael Heimrich**

Man kann von Karl Lauterbach halten, was man will, aber mit seinen Prognosen während der Corona-Pandemie lag der Politiker meistens richtig. Nachdem er monatelang zur Vorsicht gemahnt hat, verkündet er nun einen positiven Trend. Spätestens Ende Mai, so Lauterbach im ZDF, werden die Inzidenzwerte „exponentiell runtergehen“. Gute Aussichten also, dass die Deutsche Rallye-Meisterschaft nach über einem Jahr Zwangspause endlich wieder Fahrt aufnimmt.

Bereits Ende Januar wurde die Rallye Erzgebirge abgesagt, dann mussten die Sulinger die weiße Fahne hissen. Angesichts der neuen Corona-Auflagen fehlte plötzlich der nötige Rückhalt bei örtlichen Institutionen. Allerdings will man Mitte Juli einen weiteren Anlauf nehmen, auch wenn Mitorganisator Christian Riedemann die Moral in der Truppe auf einem Tiefpunkt sieht: „Drei Anläufe, drei Absagen. Das war viel Arbeit“, sagt der 30-Jährige.

Weil der AvD seine Sachsen-Rallye von Ende Mai auf Ende Oktober verlegte, in der Hoffnung, mit Fortschreiten der landesweiten Impfkampagne mehr Planungssicherheit zu bekommen, findet der Saisonauftakt nun bei der Rallye Stemweder Berg (11. bis 12. Juni) statt. In Lübbecke zeigt man sich weiterhin zuversichtlich, dass die Veranstaltung wie geplant über die Bühne gehen kann. Da die DRM als Profisport eingestuft wurde, kann eine Rallye auch in Zeiten der Corona-Pandemie durchgeführt werden, bisher allerdings ohne Zuschauer.

Doch noch sechs Läufe?

Dank der für die Erzgebirge eingesprungene Cimbern-Rallye im September könnte die DRM 2021 bei einer erfolgreichen Verschiebung der Sulinger Veranstaltung doch auf immerhin sechs Läufe kommen, und das mit einer selten starken Besetzung. Oft genug wurde die DRM bereits totgesagt, jetzt ließ der Serienpromoter ADAC sogar in einer extra Pressemeldung die neue Attraktivität



STEUDTEN

„Ich will in diesem Jahr voll angreifen und meinen Traum vom Titel in der DRM verwirklichen.“

Julius Tannert

verkünden. „Es ist erfreulich, dass uns die deutschen Rallye-Piloten trotz anhaltend schwieriger Umstände treu geblieben sind“, ließ sich ADAC Motorsport-Chef Thomas Voss zitieren.

In Stemwede sind bereits 90 der 100 Startplätze drei Wochen vor Nennungsschluss vergeben, und ganz vorn tummeln sich 15 Rally2-Fahrzeuge (ehemals R5). Zum Favoritenkreis gehört Carsten Mohe, der trotz seiner 25-jährigen Erfahrung ein Neuling in Sachen Allradler ist. Erstmals plant der Sachse eine volle Saison mit dem Skoda Fabia Rally2 evo und versucht, die Erwartungen entsprechend zu dämpfen. „Ich muss meinen Fahrstil anpassen“, so Mohe, ohne allerdings gleich die Flinte ganz ins Korn zu schmeißen: „Wir haben in der Vergangenheit ja bereits mehrfach bewiesen, dass uns das ganz gut gelingt.“

Auch Christian Riedemann möchte nicht ganz so viel Druck auf seine Schultern packen. „Ich starte im Gegensatz zur Konkurrenz nicht mit dem Evo-Modell des Skoda Fabia.“ Gemeint ist dabei nicht nur Mohe, sondern vor allem Julius Tannert, der sich seinen Traum vom Titel erfüllen will. Die Skoda-Fraktion wird verstärkt unter anderem durch Ron Schumann, Philip Geipel, den schnellen Finnen Eerik Pietarinen und den österreichischen Rennfahrer Lukas Dunner, der seine erst vierte Rallye überhaupt bestreiten wird.

Alles Skoda, oder was? Nicht ganz: Marijan Griebel, Champion des Jahres 2018, will sich die Krone in einem Citroën C3 zurückholen, und Dominik Dinkel kehrt im Ford Fiesta Rally2 in die DRM zurück. Dinkel hatte sich kurzfristig für den Ford entschieden, nachdem er als Eisspion für Hermann Neubauer bei der Rallye Monte Carlo tätig war und dieser

ihm ein paar Testkilometer spendierte. „Ich habe mich sofort wohlgefühlt“, meinte Dinkel, der den Traum von der Europameisterschaft vorerst beendet hat: „Ohne Teilnahme an allen Veranstaltungen, verbunden mit intensiver Testarbeit, ist es unmöglich, an die Spitze heranzukommen.“ Björn Satorius sitzt ebenfalls in einem Ford, während Dennis Rostek und Kristian Poulsen (Dänemark) mit einem VW Polo R5 an den Start gehen. Für Fans, die das Spektakel vor Ort nicht verfolgen können, gibt es eine gute Nachricht: Auch Fernsehpartner n-tv hält der Serie auch nach der Corona-Pause 2020 die Treue und wird weiter regelmäßig von der DRM berichten.

Opel: Wie und wie lang?

Gespannt sind die Veranstalter auch auf den neuen elektrischen Markenpokal von ADAC und Opel (siehe Kasten), allerdings weniger mit Blick auf den Sport, denn bislang tappen sie noch im Dunkeln, was die Reichweiten der E-Flitzer angeht. Belastbare Informationen liegen aktuell nicht vor, nur bei Opel weiß man, wie lange der E-Spaß auf der Wertungsprüfung und im Straßenverkehr tatsächlich andauert. In den kommenden Tagen soll deshalb die Informationskette zwischen allen Beteiligten merklich verbessert werden, viel Zeit zur eventuellen Anpassung des Zeitplans bleibt nicht mehr. Szenen wie in der Formel-E, als sich die modernen Elektro-Flitzer wegen Energieknappheit lächerlich machten, sollen tunlichst vermieden werden.

Eine angekündigte Serie fehlt jedoch: Armin Schwarz musste seinen Ford-Markenpokal absagen. „Wir haben zu wenige Anmeldungen gehabt“, erklärte er. Geplant war der Einsatz von iden-



FIA ERC

„Der Wechsel zum Ford Fiesta Rally2 war eher ein Zufall. Aber ich habe mich im Auto sofort wohlgefühlt.“

Dominik Dinkel

tischen Fiesta Rally5, befeuert mit neuartigem E-Fuel – eine klassische Einsteigerserie als Gegenwicht zum elektrischen Opel-Cup. Der Aufstieg in die Junior-WM und ein beträchtliches Preisgeld sollte Teilnehmer anlocken. „Leider konnte das nicht genügend Fahrer überzeugen“, sagte Schwarz, der mit zehn Autos geplant hatte, aber nur vier bekommen hätte. Aber Schwarz kündigt an: „Wir werden im kommenden Jahr einen neuen Anlauf unternehmen.“

Mehr Freude bereitet Schwarz dagegen sein abgesperrtes Schottergelände „Area39“ in der Nähe von Oschersleben. Dort veranstaltet der Franke neben Offroad-Events einen eigenen Rallye-Sprint-Cup. Für die nationale Szene eine Gelegenheit, den Rost abzuschütteln, denn noch herrscht auch hier Stillstand. Ginge es nach den im Winter veröffentlichten Veranstaltungskalendern, hätten bis jetzt 23 Rallyes stattfinden sollen, tatsächlich hat sich in Rallye-Deutschland 2021 noch kein Rad gedreht.

Die erste zarte Hoffnung auf einen Neustart nach der Corona-Starre gibt es Ende Mai: Dann unternehmen die Birkenfelder Löwen-Rallye im Saarland und die Nordhäuser Roland-Rallye in Thüringen einen weiteren Anlauf, um die Stille zu durchbrechen. Alle behördlichen Genehmigungen liegen vor, jedoch mit der Auflage, dass der Inzidenz-Wert unter 100 liegt.

Die Szene lechzt förmlich danach, endlich wieder Gas zu geben, die Nennlisten sind proppenvoll. Vor allem in Nordhausen freut man sich auf 130 Starter, denn die Veranstaltung – erstmals als Rallye 70 mit 58 WP-Kilometern und 50-prozentigem Schotteranteil ausgetragen – zählt zur ADMV-Rallye-Meisterschaft und zum Schottercup. Letzterer vermeldet allein stolze 68 Einschreibungen. Auch das ein Zeichen, dass die deutsche Rallye-Fraktion die Zwangspause erstaunlich gut weggesteckt hat. ■

ADAC OPEL E-RALLY CUP

GUTE BESETZUNG

Der neue Saisonauftakt in Stemwede soll eine echte Weltpremiere werden, und wenn es nach den Initiatoren geht, dann sichert der neue Elektro-Cup von ADAC und Opel auch die Zukunft des Rallyesports. Das Starterfeld ist gut gefüllt, mindestens 15 Autos sollen über die Startrampe rollen, darunter schnelle deutsche Junioren wie Roman Schwedt, die auf starke Konkurrenz aus dem Ausland treffen: Der Österreicher Luca Waldherr zählt ebenso zum Favoritenkreis wie Laurent Pellier aus Frankreich. Als prominenten Gaststarter verpflichtete Opel Ex-DTM-Champion Timo Scheider, der zum ersten Mal überhaupt an einer Rallye teilnimmt. Acht Läufe insgesamt soll der E-Cup umfassen, das Highlight soll der Auftritt beim EM-Lauf in Tschechien sein.



Nach DTM und Rallycross versucht sich Timo Scheider im Rallye-Corsa

OPEL



DÖRRENBÄCHER

Carsten Mohe und Alexander Hirsch: Adios Frontantrieb



RIEDEMANN

Christian Riedemann: Skoda neu lackiert, aber nicht letzter Stand



Neuville und Tänak: Erst neue Verträge, dann Testfahrten im künftigen Werkswagen

HYUNDAI

Rallye-WM

Neuville und Tänak verlängern

Hyundai stellt frühzeitig die Weichen für die kommende Hybrid-Ära. Thierry Neuville und Ott Tänak unterschreiben jeweils mehrjährige Verträge. Neue Verstärkung für die Technikabteilung kommt von M-Sport.

Von: **Reiner Kuhn**

Thierry Neuville sollte Recht behalten. „Die Zukunft entscheidet sich in den nächsten Monaten. Nur wer mit den künftigen Hybridfahrzeugen testet, dürfte 2022 dabei sein“, hatte der 32-Jährige im MSa-Interview vor Saisonauftakt zu den auslaufenden Fahrerverträgen gesagt. Nun meldet Hyundai Vollzug: Ott Tänak und Neuville haben mehrjährige Verträge unterzeichnet und werden auch künftig für die Koreaner an den Start gehen.

Der fünfmalige Vize-Weltmeister aus Belgien ist von Beginn an Teil der Hyundai-Fahrerriege. „Abgesehen davon, dass ich mich hier wohlfühle, haben mich das Bekenntnis zum Sport und das Ziel zu gewinnen davon überzeugt, diese Reise fortzusetzen, die wir vor mehr als sieben Jahren begonnen haben“, sagt Neuville. Tänak kam zur Saison 2020 als amtierender Weltmeister zu Hyundai. Beim Heimspiel in Estland gelang dem 33-Jährigen im Vorjahr ein erster WM-Erfolg mit dem in Alzenau ansässigen Team. Bei der Arctic-Rallye im Februar folgte nun der zweite. „Während der vergangenen zwei Jahre habe ich die Hingabe im Team gespürt und bin mir sicher, dass auch weiterhin jeder das Limit erreichen will“, so Tänak.

„Die weitere Zusammenarbeit mit diesen beiden Fahrern zeigt unsere Entschlossenheit und unseren Ehrgeiz, in der Rallye-WM erfolgreich zu sein, und bekräftigt Hyundais Engagement für die Serie, wenn sie 2022 in ihre neue Hybrid-Ära eintritt“, erklärt Teamdirektor Andrea Adamo und verweist auf die in den nächsten Wochen beginnende Testphase mit ab 2022 eingesetzten Hybridfahrzeugen.

Derweil bestätigte Top-Techniker Christian Loriaux auf seiner Facebook-Seite, dass er nach 20 Jahren in Diensten von M-Sport zu Hyundai wechselt, um im unterfränkischen Alzenau die Entwicklung des künftigen i20 Rally1 voranzutreiben. ■

Rallye-WM

Nachhaltige Topliga

Um die CO_2-Emissionen weiter zu senken, werden die Rally1-Hybridautos der Topliga ab 2022 mit nachhaltigem Sprit betankt.

Wir sind verpflichtet, den Motorsport und die Mobilität in eine Zukunft mit geringen Emissionen zu führen“, sagt der FIA-Präsident, und erklärt: „Die Rallye-WM macht dazu einen signifikanten Schritt.“ Ab 2022 sind in der Rally1 genannten Topklasse Hybridantriebe vorgeschrieben. Die für alle Teams einheitliche Elektro-Unit ist nicht das einzige Novum: Ab der kommenden Saison ist für die Turbomotoren einhundert Prozent nachhaltiger Kraftstoff vorgeschrieben. Der FIA-Weltrat hat dazu einen Dreijahresvertrag mit P1 Racing Fuels als exklusivem Lieferanten abgeschlossen. Der erstmals in einer FIA-Serie verwendete Kraftstoff basiert auf Kohlenwasserstoff. Er besteht aus einer Mischung synthetischer und Biokraftstoff-Komponenten und soll frei von fossilen Elementen sein. ■ RK



WRC

Die Rallye-WM geht künftig mit Biosprit an den Start

WRC3

Schotter statt Rasen

André Villas-Boas, Ex-Trainer von Chelsea, Tottenham und Olympique Marseille, gibt in Portugal sein WRC3-Debüt im Citroën C3 Rally2.

Der prominenteste der elf einheimischen WRC3-Starter bei der Rallye Portugal (20. – 23. Mai) sitzt im Citroën C3 Rally2 mit der Startnummer 57. Der in Porto geborene André Villas-Boas hatte bei der Rallye Monte Carlo auf dem Auto von WRC2-Pilot Eric Camilli für sein wohltätiges „Ace Africa“-Projekt geworben. Nun sitzt der 43-jährige Rallyefan bei seinem Heimspiel selbst am Steuer. Geht es nach Villas-Boas, soll es vorerst bei diesem einen WM-Start bleiben. Verständlich, denn der bei Olympique Marseille vorzeitig entlassene Fußball-Lehrer ist nach Trainerstationen in Porto (Meister und Europa-League-Sieger), Chelsea oder Tottenham für die kommende Saison bei mehreren Clubs im Gespräch, darunter Bundesligist VFL Wolfsburg, bei denen der mehrsprachige Portugiese schon 2016 auf dem Zettel stand. ■ RK



DPA

André Villas-Boas: Erst Rallye, dann Bundesliga?

Die Generalprobe



Übungsstart beim Lausitz-Test: So stellt sich das DTM-Feld 2021 dar

DTM

Beim zweiten und letzten DTM-Test am Lausitzring gaben Mercedes und Ferrari das Tempo vor. Während die Rundenzeiten aber eher nebensächlich waren, wurden viele offene Fragen des ersten Tests mittlerweile geklärt.

Von: **Michael Bräutigam** und **Philipp Körner**

So langsam wird es ernst: Am Wochenende des 18. bis 20. Juni beginnt im Königlichen Park von Monza das große Abenteuer der neuen GT3-DTM-Ära. Während der vergangenen Woche (4. bis 6. Mai) hatten die Teams die letzte Möglichkeit, ihre Autos und Fahrer im Rahmen eines offiziellen Tests einzusetzen. Bis auf den McLaren 720S von JP Motorsport, den der Ex-F1-Pilot Christian Klien bei ausgewählten Rennen fahren wird, und den Lamborghini Huracán von T3 Motorsport waren alle Mannschaften in der Lausitz aktiv. T3-Teamchef Jens Feucht und sein Fahrer Esteban Muth kamen trotzdem zum Lausitzring, um Kontakte zu pflegen. Parallel sammelte der Lamborghini in Oschersleben Testkilometer und Daten für die BOP. Muth wird sein Arbeitsgerät aber erst bei einem Test in Monza kennenlernen.

Über die drei Tage hinweg fuhren 17 DTM-Fahrer mit 15 Fahrzeugen 2915 Runden. Wegen der Formel E in Monaco und des Qualifikationsrennens für die 24 Stunden auf dem Nürburgring reisten einige Teams und Piloten allerdings schon früher ab. Sheldon van der Linde, Formel-E-Testfahrer von BMW und Pilot des Rowe-Racing-BMW mit der Nummer 31, setzte komplett aus.

Quali-Simulation für BOP

Die besten Rundenzeiten der drei Testtage gab es kurz vor Ende am Donnerstag zu sehen. Mercedes-Mann Maximilian Götz umrundete die 4,57 Kilometer lange Grand-Prix-Strecke mit einer 1.42,744 Minuten am schnellsten. Red-Bull-Junior Liam Lawson lag in seinem AF-Corse-Ferrari nur 0,096 Sekunden dahinter. Die drittbeste Zeit der Testfahrten stammt von seinem Teamkollegen Alex Albon (1.43,070 Minuten), der beim BOP-Test mittags sogar eine 1.42,904 Minuten fuhr. Bei diesen „BOP-Runs“ handelte es sich um zwei 20-minütige Qualifying-Simulationen am Mittwoch und Donnerstag, bei denen jedes Team ein Auto mit 30 Kilogramm Sprit und frischen Reifen einsetzte. Der österreichische BOP-Dienstleister AVL erhofft sich davon genauere Einblicke für die Einstufung.

> **!** Viele offene Fragen wurden beim Lausitz-Test geklärt. Sprit und Reifen sind so gut wie fix, auch die Boxenstopps. Bis zum Auftakt geht es nur noch um Details.

Trotz kleiner Sticheleien von Hubert Haupt in Hockenheim hielten sich Teams und Fahrer bei den für die GT3 typischen BOP-Diskussionen unter der Woche zurück. Der Besitzer des Mercedes-Teams HRT hatte der Konkurrenz beim ersten Test Sandbagging, also bewusst verlangsamte Rundenzeiten für eine bessere Einstufung, vorgeworfen.

Am Lausitzring wollte sich keiner darauf einlassen, obwohl Sektorzeiten und Hinterherfahrten durchaus einige Auffälligkeiten offenlegten. So ließ Audi zwar ganz untypisch die höchsten Topspeeds notieren, zeitenmäßig fand man sich aber eher im Mittelfeld ein. Die BMW-Teams konzentrierten sich offensichtlich gar nicht auf den Zeitenmonitor, sondern spulten einfach Runden ab. Da AVL kontinuierlich seine Simulationen mit Daten erweitere und dadurch flexibler als die GT3-Angleichung der SRO sei, würden BOP-Spekulationen sowieso wenig bringen, winkten Vertreter und Fahrer ab.

Wohl kein Option-Reifen

Ein großes Diskussionsthema in Hockenheim waren auch die Mischungen des Reifenpartners Michelin. Dieser hatte dort die härteren S9M als Standardreifen mitgebracht, die viele Fahrer als zu langlebig und somit als hinderlich für die Rennaction beschrieben. Am Lausitzring ka-

men nun hauptsächlich die mittleren S8M zum Einsatz. Im Vergleich zu den Pirelli-Reifen aus dem GT Masters und der GT World Challenge Europe bieten sie ein breiteres Arbeitsfenster und verzeihen auch im kalten Zustand mehr, wie die Piloten einheitlich zu Protokoll gaben.

Mittlerweile ist klar, dass der S8M auch der designierte Reifen für die Saison ist. Und wie es aussieht auch der einzige. Einige Teilnehmer hätten sich noch den weichen S7M als Option-Reifen gewünscht, doch der würde die Komplexität im ersten Jahr der GT3-DTM wohl über Gebühr erhöhen – Show hin oder her.

KTM: Klare Absage

Auch beim Thema der Pflicht-Boxenstopps gibt es ein größeres Update: Nachdem lange elektrische Schlagschrauber im Bereich des Möglichen waren, hat sich die DTM mittlerweile für Schlagschrauber mit Druckluft entschieden. Damit ist das Thema unterschiedlich langer Standzeiten so gut wie vom Tisch, wobei es weiterhin Unterschiede gibt. Beim Audi kann etwa die Luftlanze zum Anheben des Autos schon beim Heranfahren mittels „Trichter“ zielgenau angebracht werden, andere Hersteller können erst bei stehendem Auto die Druckluft ansetzen. Dementsprechend trainierten einige Teams schon fleißig den Service unter Wettbewerbsbedingungen. Beim Ablauf soll sich im Vergleich zum letzten Jahr nichts ändern, jedoch stehen noch einige Detailfragen aus. Die Teams warten zum Beispiel auf die letzten Vorgaben zur Gantry, also zu der Konstruktion, welche die Luftschläuche über das Auto führt.

Neben den Reifen und den Stopps gilt es auch noch, den Kraftstofflieferanten final zu bestätigen. In der Lausitz fuhr das ganze Feld mit Shell-Sprit – die Marke mit der Muschel ist auch der wahrscheinlichste Kandidat. Je nachdem, wen man fragt, liegt die Wahrscheinlichkeit zwischen 60 und 80 Prozent.

Eine klare Absage an die DTM gab es von KTM-Vertretern, die wegen der DTM Trophy am Lausitzring waren. Zuletzt waren immer wieder Gerüchte gestreut worden, dass die Mattighofener mit dem neuen X-Bow GTX trotz fehlender GT3-Homologation in die Serie einsteigen könnten. Auf MSa-Nachfrage wurde das nun deutlich zurückgewiesen.

Ein Gerücht, an dem durchaus etwas dran ist, könnte das von lauteren Abgasanlagen sein. Am Lausitzring fuhr man immer noch gleich „leise“ wie zuvor beim Hockenheim-Test. Auch für den Saisonstart in Monza wird man wohl noch nicht offen fahren. Sollte die Basis-BOP aber passen, könnten im Saisonverlauf die ein oder anderen Schalldämpfer aus den Abgassträngen verschwinden – dann wäre man nicht nur schneller, sondern auch lauter als das GT Masters.

Mit rund 20 Fahrzeugen inklusive Gaststarter Christian Klien zeichnet sich ein buntes und hochklassiges Feld für die Premierensaison der „GT3-DTM“ ab. Apropos bunt: Viele Fahrzeugdesigns wurden in der Lausitz ebenfalls bereits enthüllt – inklusive Scheibenbanner eines neuen Seriensponsors. DTM-Boss Gerhard Bergers Vision einer markenreichen Serie mit starken, klangvollen Namen scheint also schon im ersten Jahr aufzugehen. ■



DTM

Nur noch Detailfragen: Der Ablauf der Reifenwechsel steht so gut wie fest



DTM

Regen sorgte dafür, dass zeitweise die profilierten Reifen zum Einsatz kamen



DTM

Starker Auftritt: Liam Lawson sicherte sich die zweitbeste Testzeit



DTM

Schnellster Mann der Lausitz: Maxi Götz holte alle drei Tagesbestzeiten

DTM-TESTFAHRTEN LAUSITZRING (04.–06.05.2021)

Pos.	Fahrer	Marke/Team	Zeit
1.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	1.42,744 min
2.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/Red Bull AF Corse	1.42,840 min
3.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AlphaTauri AF Corse	1.43,070 min
4.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/WINWARD	1.43,108 min
5.	Arjun Maini (IND)	Mercedes/GetSpeed	1.43,118 min
6.	Lucas Auer (A)	Mercedes/WINWARD	1.43,180 min
7.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	1.43,353 min
8.	Daniel Juncadella (E)	Mercedes/GruppeM Racing	1.43,428 min
9.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	1.43,552 min
10.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	1.43,952 min
11.	Nico Müller (CH)	Audi/Team Rosberg	1.44,000 min
12.	Gary Paffett (GB)	Mercedes/Mücke Motorsport	1.44,098 min
13.	Sophia Flörsch (D)	Audi/Abt	1.44,420 min
14.	Nick Cassidy (NZ)	Ferrari/AlphaTauri AF Corse	1.44,523 min
15.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst Motorsport	1.44,820 min
16.	Dev Gore (USA)	Audi/Team Rosberg	1.44,857 min
17.	Timo Glock (D)	BMW/ROWE Racing	1.44,946 min

TCR EUROPE

Fast perfekter Start

Mit Sieg und P2 in die Saison gestartet: Dominator Azcona

Mikel Azcona (Cupra) und Titelverteidiger Mehdi Bennani (Hyundai) hießen die Sieger beim Saisonauftakt am Slovakiaring.

Von: **Michael Bräutigam**

Die neue Saison hält für die Fahrer der TCR Europe zwei gravierende Neuerungen bereit. Zum einen die Reifen des neuen Einheitsausrüsters Hankook, die unisono als deutlich langlebiger empfunden wurden als die eher sensiblen, wenn auch schnellen Yokohama-Pneus der vergangenen Jahre. Zum anderen die Einführung von zwei Streichergebnissen, die in Corona-Zeiten dafür gedacht ist, dass ein Fahrer auch mal bedingt durch Reisebeschränkungen einen Event aussetzen kann, ohne sich einen großen Punkterückstand einzufangen. Doch auch taktisch dürfte der Streicher wohl interessant werden.

Um den Titel anzugreifen, hilft aber wie immer vor allem eines: schnell sein! Mittlerweile gibt es auch in der TCR-Szene – parallel zur GT3-Kategorie – einige Spezialisten, die gleich mehrere Programme parallel fahren. Zwei davon machten im Qualifying die erste Startreihe unter sich aus. Tom Coronel (Audi), der neben der TCR Europe auch wieder die WTCR bestreiten wird, hatte letztlich hauchdünn die Nase vor Mikel Azcona. Der Spanier, Meister von 2018, hat mit TCR Europe, WTCR und Pure ETCR sogar ein Dreifach-Programm.

Borkovic im Pit-Limiter

Schon am Start ins Samstagsrennen setzte Azcona sich in Front, gab für ein paar Runden Gas und musste danach nur noch seinen Vorsprung verwalten. Coronel dagegen kämpfte mit einem Riss in einem Turbo-Schlauch sowie dem daraus resultierenden Leistungsverlust. Mit Platz 5 gelang ihm nurmehr Schadensbegrenzung. Seine Comtoyou-Teamkollegen Nicolas Baert und Dusan Borkovic hatten unterschiedliche Schicksale: Während Baert sich wacker auf P2 kämpfte, verlor Borkovic am Start bereits viel Boden, weil er aus Versehen den Pit-Limiter am Lenkrad erwischte. Am Ende reichte es zu P7. Dániel Nagy in einem kurzfristig eingesetzten Zengo-Cupra komplettierte das Siegerpodest.

Für das Reversed Grid des zweiten Laufs hatte sich Titelverteidiger Mehdi Bennani die Pole-Position gesichert. Dabei war eine steile Lernkurve übers Wochenende zu sehen. Mit dem brandneuen Hyundai Elantra hatten Sébastien Loeb Racing und die vier Fahrer alle Hände voll zu tun, ehe man auf Speed kam. Niels Langeveld verpasste schon am Samstag nur knapp das Podest. Bennani setzte die Pole perfekt um und hielt die Spitze.



Sieg bei Premiere: Der neue Hyundai Elantra fuhr mit Mehdi Bennani am Steuer gleich zum ersten Erfolg in der TCR Europe – nach viel harter Arbeit.

Schon das Titelduell?

Azcona aber kam vom neunten Startplatz ebenfalls bestens weg und war nach der ersten Kurve schon wieder Vierter. Als er sich auf P2 gekämpft hatte, setzte er auch den Marokkaner unter Druck, mehr als die Andeutung eines Angriffsversuchs gab es jedoch nicht. „Ich fühle mich auch mit P2 gut“, befand Azcona, der logischerweise der erste Tabellenführer der Saison ist.

Unglaublich, aber wahr: Bennani holte als amtierender Meister seinen ersten Sieg in der TCR Europe überhaupt. „Ich bin volles Risiko gegangen“, sagte der langjährige WTCC-Pilot. Er weiß, dass gegen Azcona am Ende jeder einzelne Zweikampf zählen kann. ■

SLOVAKIARING, RENNEN 1

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Azcona/Cupra	10 Runden
2.	Baert/Audi	+ 3,370 s
3.	Nagy/Cupra	+ 4,660 s
4.	Langeveld/Hyundai	+ 5,581 s
5.	Coronel/Audi	+ 12,166 s
6.	Bennani/Hyundai	+ 13,234 s
7.	Borkovic/Audi	+ 15,655 s
8.	Jelmini/Hyundai	+ 22,025 s
9.	Leonov/Cupra	+ 23,182 s
10.	Ryba/Honda	+ 25,662 s

SLOVAKIARING, RENNEN 2

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Bennani/Hyundai	11 Runden
2.	Azcona/Cupra	+ 0,501 s
3.	F. Girolami/Honda	+ 2,961 s
4.	Gavrilov/Audi	+ 3,858 s
5.	Nagy/Cupra	+ 4,698 s
6.	Coronel/Audi	+ 5,279 s
7.	Callejas/Honda	+ 7,530 s
8.	Baert/Audi	+ 17,347 s
9.	J. Clairet/Peugeot	+ 20,272 s
10.	Borkovic/Audi	+ 22,252 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Mikel Azcona (E)	84
2.	Mehdi Bennani (MA)	62
3.	Dániel Nagy (H)	60
4.	Nicolas Baert (B)	58
5.	Tom Coronel (NL)	55
6.	Franco Girolami (RA)	42
7.	Dusan Borkovic (SK)	36
8.	Klim Gavrilov (RUS)	31
9.	Niels Langeveld (NL)	27
10.	Felice Jelmini (I)	22

BTCC

Jake Hill erster Leader

Mit drei dritten Plätzen zum Auftakt in Thruxton hat sich Jake Hill (Ford) die erste Tabellenführung gesichert. Die Siege gingen an Josh Cook (Honda) und Ash Sutton (Infiniti).

Von: **Michael Bräutigam**

Sutton holte sich im Qualifying auf abtrocknender Piste knapp vor Cook die Pole-Position, doch schon kurz nach dem Start ins erste Rennen war der Champion aus der Vergabe um den ersten Rennsieg raus. Nach einem Kontakt mit Colin Turkington (BMW) drehte Sutton sich und fiel ans Ende des Feldes zurück. Cook übernahm bei dieser Aktion die Führung und gab sie nicht mehr ab.

Auch im zweiten Durchgang war Cook der strahlende Sieger. Vorangegangen war ein turbulentes Rennen mit allerhand Chaos und sogar einem Überschlag, wodurch der Lauf gar unterbrochen werden musste. Die Beteiligten blieben jedoch unverletzt.

Regenpoker in Lauf drei

Dan Cammish sorgte sogar für einen Doppelsieg des BTC-Teams. Cammish war kurzfristig für Michael Crees eingesprungen, der wie berichtet das Team verlassen hat. Umso bemerkenswerter, dass Cammish gänzlich ohne Tests direkt aufs Podium fahren konnte. Der dritte Lauf wurde zur Wetterlotterie. Regen vor dem Start und kurz vor Rennende ließ letztlich die regenbereifte Hälfte des Feldes jubeln. Sutton gewann vor Jason Plato (Vauxhall) und Jake Hill, der auch die ersten beiden Rennen als Dritter beendet hatte und erster Tabellenführer ist. Cook blieb nach einer Strafe punktlos. ■



BTCC

Konstanz zahlt sich aus: Jake Hill (#24) schnappte sich die Tabellenführung

Supercars

Ford endlich erlöst

Nach langer Durststrecke konnten die Ford-Fahrer wieder jubeln. In Tailem Bend gingen alle drei Siege an Mustang-Piloten.

Von: **Michael Bräutigam**

Ausgerechnet der Fahrer, der die monatelange Ford-Sieglosserie beendete, fuhr gleichzeitig seinen überhaupt ersten Supercars-Triumph ein. Andre Heimgartner holte sich erst die Pole-Position und war dann auch im ersten Rennen der überlegene Mann. Trotz einer Fünf-Sekunden-Strafe, weil er in der Boxengasse einen Konkurrenten behindert hatte, konnte der Neuseeländer jubeln.

Der insgesamt 400. (!) Supercars-Sieg für Ford wurde zum Doppelsieg des DJR-Teams. Anton de Pasquale feierte den ersten Erfolg mit seinem neuen Arbeitgeber, Will Davison komplettierte das perfekte Teamergebnis. Tabellenführer Shane van Gisbergen (Holden), der im ersten Lauf nach Boxen-Panne und Ausrutscher nur Siebter wurde, fuhr ebenfalls mit aufs Podest.

Im dritten Lauf war es dann Cameron Waters, der endlich wieder gewinnen konnte. Nach einer Kollision im zweiten Lauf, die den ersten Ausfall der Saison bedeutete, berappelte er sich wieder und holte seinen langersehnten ersten Saisonerfolg. Van Gisbergen kam zwar noch ran, musste sich aber letztlich knapp geschlagen geben.

Dennoch ist „SVG“ wieder mal der große Gewinner des Wochenendes. Jamie Whincup als erster Verfolger kam nicht auf Touren, Waters und Chaz Mostert hatten einen Nuller. Vorsprung: mittlerweile schon 190 Punkte. ■



MOTORSPORT IMAGES

Sieg-Premiere: Andre Heimgartner beendete gleichzeitig Fords Durststrecke

NACHRICHTEN

WTCR: ESTORIL SPRINGT FÜR VILA REAL EIN

Aufgrund behördlicher Bestimmungen kann der WTCR-Event in Portugal am letzten Juniwochenende nicht wie geplant in Vila Real stattfinden. Anstelle des Stadtkurses springt nun Estoril ein. Das Datum bleibt unverändert. Zuletzt gastierten Tourenwagen auf Welt-Ebene 2008 auf dem ehemaligen F1-Kurs. Einer der damaligen WTCC-Laufsieger, Tiago Monteiro, wird auch 2021 bei seinem Heimspiel am Start sein.

ETCR: PROBEGALOPP

Die Pure ETCR hat in Vallelunga ein Rennwochenende simuliert. Mit dabei waren alle drei Hersteller. Bei Hyundai fuhren Augusto Farfus, Jean-Karl Vernay und John Filippi, bei Cupra wechselten sich Mattias Ekström, Jordi Gené und Mikel Azcona ab. Im Alfa Romeo saß Stefano Coletti. Das Hauptaugenmerk lag auf der Prüfung des „Startgatters“ sowie des Push-to-Pass-Systems. Außerdem kamen erstmals die neuen, wasserstoffbetriebenen Generatoren zum Nachladen der Batterien zum Einsatz. Fazit der Macher: Der Saisonstart Mitte Juni, ebenfalls in Vallelunga, kann kommen.

TCR ASIEN: MA DOPPELSIEGER BEIM AUFTAKT

Beim Auftakt der TCR Asien in Shanghai war der Ex-WTCC- und -WTCR-Pilot Qinghua Ma nicht zu schlagen. Nach der Pole-Position holte sich der Chinese mit seinem Lynk & Co 03 TCR auch beide Laufsiege. Teamkollege Jason Zhang wurde jeweils Zweiter.

TCR SKANDINAVIEN: NOCH EIN MONAT ZUM START

Am ersten Juniwochenende startet die STCC/TCR Skandinavien in die neue Saison. Vergangene Woche testeten die Teams in Knutstorp sowie Ljungbyhed. Letzteres ist auch der Ort für den Auftakt. Titelverteidiger Rob Huff tritt ebenfalls wieder an.

Auf dem Weg zum Sieg: Martin Truex Jr. (#19) führt das nostalgisch-bunte Darlington-Feld an

MOTORSPORT IMAGES

Martin Truex wie 2016

Martin Truex Jr. dominierte in Darlington beinahe nach Belieben. Beim Throwback-Rennen holte sich der Toyota-Pilot bereits den dritten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Darlington ist immer speziell, vor allem wegen seines optischen Auftritts. Die Traditionsstrecke in South Carolina beheimatet auch das Throwback-Rennen, bei dem viele der Autos in historische Gewänder gehüllt werden. So erinnerten gleich drei Auto-Designs an Alan Kulwicki. Corey LaJoie ging sogar so weit, dass er neben dem kompletten Design zusätzlich den damaligen Hauptsponsor Kulwickis übernahm.

Martin Truex Jr. besann sich auf die eigene Historie und erinnerte beim Fahrzeugdesign an jenes von seinem Darlington-Sieg 2016. Damals fuhr er noch für Furniture Row Racing, deshalb eine mattschwarze Basis, darauf die blauen Akzente des gleichen Sponsors wie vor fünf Jahren.

Es sollte sich als ein gutes Omen erweisen, denn Truex war der Mann, den beim 12. Saisonlauf kaum jemand gefährden konnte. Nachdem er die erste und zweite Stage souverän gewinnen konnte, war nur die Frage, wie chaotisch das Schlusssegment werden würde. Dazu sprach die Statistik gegen den Gibbs-Piloten: Noch nie hatte ein Fahrer in Darlington gewonnen, wenn er zuvor eine Stage für sich entschieden hatte. Und bereits drei Mal kam es im Saisonverlauf vor, dass der dominierende Fahrer doch nicht gewann.

Doch noch mal Spannung

Kyle Larson im Hendrick-Chevy wäre beinahe tatsächlich der Spielverderber geworden. Nachdem er sich nahezu das ganze Rennen über in den Top 5 hielt, drehte er bei kühler werdender Strecke noch mal richtig auf. Vor allem die zuvor gesehene Stärke auf Longruns sorgte für Alarm im Cockpit von Truex. Da mit dem großen Leistungs- (750 PS) und kleinen Aero-Paket gefahren wurde, war das Reifenmanagement nämlich entscheidend.

Der Rückstand von zwischenzeitlich vier Sekunden wurde beim letzten Stopp halbiert, weil man bei Hendrick volles Risiko ging. Die restlichen knapp zwei Sekunden holte Larson auf der Strecke auf. Doch weil in Darlington nur die ganz obere Linie direkt an der Mauer funktioniert, fand er keine echte Angriffsposition auf den Führenden. Nachdem er sich seine Reifen aufgearbeitet hatte, musste er letztlich sogar wieder abreißen lassen.

Die Bilanz von Truex: 248 von 293 Runden geführt, beide Stages gewonnen und mit dem dritten Saisonsieg auch erstmals in diesem Jahr volle Punkte geholt.

„Was für ein Auto, was für ein Team. So kann es gerne weitergehen. Im letzten Stint hatte ich recht starkes Übersteuern, und ich wurde ziemlich nervös, als die Nummer 5 (Larson) herankam“, berichtete der Sieger.

Bei allem Fokus auf den Sieger zieht auch William Byron momentan viele Blicke auf sich. Seit seinem Sieg in Homestead hat er neun weitere Top-10-Platzierungen eingefahren. Damit ist der 23-Jährige der jüngste Fahrer, dem dieses Kunststück gelang.

Die „großen drei“ der vergangenen Saison – Denny Hamlin, Kevin Harvick und Titelverteidiger Chase Elliott – stehen dagegen nach dem ersten Saisondrittel weiter ohne Laufsieg da. ■

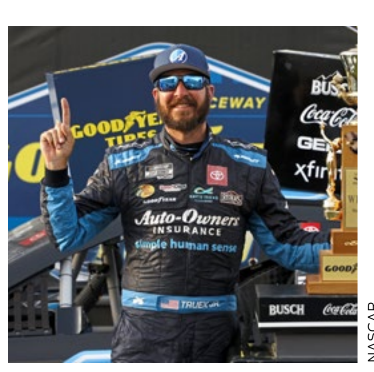
NASCAR CUP SERIES

Darlington/South Carolina (USA)
12. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	William Byron (USA)	Chevrolet
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Ryan Blaney (USA)	Ford
9.	Chris Buescher (USA)	Ford
10.	Ryan Newman (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 12 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	529 Punkte
2.	Truex Jr. (Toyota)	454
3.	Byron (Chevrolet)	428
4.	Logano (Ford)	406
5.	Blaney (Ford)	405
6.	Larson (Chevrolet)	385
7.	Harvick (Ford)	385
8.	Elliott (Chevrolet)	382
9.	Keselowski (Ford)	379
10.	Kyle Busch (Toyota)	373



NASCAR

Truex: Schon dritter Saisonerfolg

ADAC/KLEIN

Am 15. Mai muss Hermann Tomczyk aus Altersgründen nach 24 Jahren sein Ehrenamt als ADAC-Sportpräsident abtreten. Im ersten Teil des zweiteiligen MSa-Interviews spricht er über Herzensprojekte, seine Söhne und den Motorsport allgemein.

Von: **Michael Bräutigam**

Wären Sie gerne weiter ADAC-Sportpräsident geblieben?
Nein, irgendwann ist es gut. Ich habe immer wieder festgestellt, dass ich eine tolle Zeit hatte. Eine Zeit, in der man viel im Motorsport gestalten konnte und in der sich viel bewegt hat. Irgendwann nutzt sich aber alles ein bisschen ab. Unabhängig davon, ob ich noch mal kandidieren durfte oder nicht, habe ich festgelegt, dass es nach 24 Jahren wirklich gut ist. Ich habe mir bei der letzten Amtsperiode schon überlegt, ob es sinnvoll ist oder nicht. Da habe ich richtig entschieden, es war noch sinnvoll, es hat mir Spaß gemacht. Wir gehen gerade in eine neue Ära. Vielleicht ist Corona der Schnitt zwischen dem, was man bisher gesehen hat, und dem, was sein wird. Die Nachhaltigkeit ist in Zukunft ein großes Thema. Auch die Veränderung der Hersteller-Landschaft, wie diese mit dem Thema Motorsport umgehen.

Was hat den Posten für Sie so reizvoll gemacht?
Man überlegt sich sehr gut, ob man ein Ehrenamt mit diesem Umfang annimmt. Warum habe ich es also gemacht? Der ADAC ist der einzige Verein, der die Förderung des Motorsports nicht nur in seiner Satzung stehen hat, sondern das auch macht. Teilweise sogar uneigennützig, der Sache und des Motorsports wegen. Ich hatte dort viele Gestaltungsmöglichkeiten und durfte diese auch mit breiter Unterstützung bis hinauf ins Präsidium umsetzen. Zeigen Sie mir einen Promoter einer neuen Serie, und davon haben wir in der Zeit über 20 gehabt, der nicht die Frage nach dem Business Case stellt. Ich kenne weltweit keinen. Aber wir haben oft gesagt: Wir machen das! Zum Beispiel mit dem MX Masters oder dem Lupo Cup. Natürlich wurde auch beim ADAC gefragt, was das kostet. Aber nie-



ADAC/DOERRENBAECHER

Schwere Geburt: Bis Tomczyk und der ADAC die Rallye-WM in Deutschland hatten, floss viel Arbeit in das Projekt

„Wir haben oft gesagt: Wir machen das!“

mand hat gesagt: Das machen wir nicht, weil da nichts für uns übrig bleibt. Das war schön und hat Spaß gemacht, vor allem wenn man etwas nachweisen kann. Wir machen seit 25 Jahren Formel-Nachwuchs und hatten teilweise sieben Deutsche in der Formel 1! In der aktuellen Formel 2 sind mehr als die Hälfte der Fahrer in unserer Formel 4 gefahren. Das bestätigt, dass das alles richtig ist, weil es über Jahrzehnte konstant ist und weil es sonst keiner macht. Denn in dem Bereich ist kein Geld zu verdienen.

Wie viel Überzeugungsarbeit muss man für solche Projekte beim ADAC leisten?
Man muss schon schauen, was machbar ist, und vor allem muss man eine große Mehrheit von Ehrenamtlichen mitnehmen, die alles auch umsetzen. Andere Promotoren fragen, was es kostet. Wir könnten es ohne unsere einzigartige Ehrenamts-Basis aber auch nicht machen. Als wir vor ein paar Jahren die MX Academy eingeführt haben, standen sofort Hunderte Leute bereit, die tagelang mit den kleinen Motocrossern üben. Das kann man nicht bezahlen. Dieses Ehrenamt und dieser Club-Zusammenhalt ist die DNA des ADAC. Ohne die Helfer aus ganz Deutschland hätten wir auch nie einen Rallye-WM-Lauf machen können.

Sie sind auch erfolgreicher Geschäftsmann. Wie schwer ist der Spagat zwischen dem Geschäft und dem einnehmenden Ehrenamt?
Man kann ja beides beeinflussen. Man muss den Sportpräsidenten nicht so machen, wie ich es gemacht habe, da wird jeder seinen Weg gehen. Man kann es halb oder ganz machen. Ich habe mich fürs Ganze entschieden, weil ich Motorsport liebe und weil Motorsport seit 50 Jahren Teil meines Lebens ist. Ich bin Rallye und Rundstrecke gefahren, sogar die deutsche Slalom-Meisterschaft. Heute ist alles so vorgegeben, dass die Leute ankommen und sagen: Mein Sohn oder meine Tochter muss Formel 1 fahren. Wir haben aus Spaß an der Freude etwas gemacht, was uns unwahrscheinlich fasziniert hat. Das fehlt mir heute, dass jemand aus Spaß Kart, Rallye oder einfach einen kleinen Tourenwagen-Cup fährt. Zur Frage: Natürlich ist es eine Belastung für die Familie. Die Frau muss genau so begeistert sein und alles mittragen. Bei meinen Söhnen war es relativ einfach: Der eine ist Rennfahrer, der andere ist relativ früh erfolgreich ins Geschäft eingestiegen.

> „Ich habe festgestellt, dass ich eine tolle Zeit hatte. Eine Zeit, in der man viel im Motorsport gestalten konnte und in der sich viel bewegt hat.“
>
> Hermann Tomczyk

War es bei Ihren Söhnen vorgezeichnet, dass Martin Rennfahrer wird und Tobias der Geschäftsmann?
Vorgezeichnet war da nichts. Beide sind Jugend-Kartslalom gefahren, beide hatten Spaß, beide hatten auch Talent. In den höheren Kart-Klassen hat sich aber dann gezeigt, dass einer der Schnellere war. Irgendwann ist Tobias nach Hause gekommen und hat gesagt: Wenn er den Bruder nicht schlägt, wie soll er dann die anderen schlagen? Ab diesem Zeitpunkt hat er sich in Richtung Geschäft orientiert und macht das seit über zwei Jahrzehnten.

Wie viele Stunden pro Woche konsumieren Sie Motorsport?
Schwer zu sagen. Ich schaue auch eher: Was machen die anderen anders? Zum Beispiel in Sachen Livestream: Die SRO macht unwahrscheinlich gute Grafiken, man kann das Rennen gut verfolgen. Ich gebe dann keine Ruhe. Wenn ich komme, gibt es immer Arbeit für meine Mitarbeiter. Stehenbleiben gibt es bei mir nicht. Wer das tut, der versäumt die Zukunft. Als ich beim GT Masters die Startaufstellung nach Le-Mans-Vorbild ändern wollte, habe ich vier Monate lang diskutiert und musste mir ständig anhören, dass das alles nicht geht. Als es dann doch kam, hat man festgestellt, dass alle mehr Fernsehpräsenz haben und es die einzige Chance ist, überhaupt mal alle 30 Autos zu zeigen. Auf einmal fanden es alle gut. Es ist ein Merkmal geworden, das gut zur Serie passt. Ansonsten: Natürlich schaue ich im Motorsport alles quer durch. Bei der MotoGP schaue ich mir schon das freie Training an, weil es so interessant ist, ganz zu schweigen von den Rennen. Genauso aber GT-Rennen oder Motocross.

Was ist, ohne ADAC-Brille, die in Ihren Augen beste Rennserie der Welt?
Das wechselt von Zeit zu Zeit, aber ich habe immer einen Heidenrespekt vor dem gehabt, was die Rallye-Leute zeigen. Da hängen wir beim deutschen Nachwuchs leider etwas hinterher – und wir sind zu teerlastig geworden. Bei der MotoGP gab es schwächere Jahre, aber die Dorna hat alles richtig gemacht. Der Blick über den großen Teich hat mich auch immer fasziniert. Warum funktioniert vieles in Amerika ganz anders und ebenfalls erfolgreich? Ich habe da ein sehr breites Bild. Die DTM ist natürlich ein großer Bestandteil, weil mein Sohn 16 Jahre dort gefahren ist und ich vorher schon zehn Jahre dabei war. Das Class-1-Reglement und das Engagement der Hersteller war über Jahrzehnte ein Segen für Deutschland.

Sie haben unter anderem die Rallye-WM, die MotoGP und die GT3-Klasse nach Deutschland geholt. Was war Ihr größter Erfolg?
Politisch am schwierigsten war die Rallye-WM. Damals gab es viele Bewerber um die WM-Läufe und viele gesetzte Rallyes. Dazu habe ich die Durchführbarkeit von Anfang an nur in Baumholder gesehen. Dort hatte der AvD die Hand drauf, also mussten wir erst mal alle in ein Boot bekommen und dann noch die FIA überzeugen. Der erste Zuschlag war ein hartes Stück Arbeit. Enttäuscht war ich, dass die Industrie es nicht genutzt hat. Damals hatten wir mit VW noch einen deutschen Hersteller in der WM. Da hätte ich mir mehr Support gewünscht, so mussten wir alles selber schultern – und durften es schultern, auch da stand das Präsidium dahinter. Ich hatte mir auch mehr Auswirkungen auf die DRM versprochen.

Gab es weitere Herzensprojekte, in die Sie viel Arbeit gesteckt haben?
Das war der Red Bull Rookies Cup im Motorrad-Bereich. Wir hatten schon Erfahrungen aus einem vorherigen Cup und wollten wie beim Auto die Bikes unter den Fahrern tauschen. Damals hieß es auch: Das geht nicht! Dann habe ich mich mit Kurt Gewinnus zusammengesetzt und ihn gefragt, ob er das machen kann. Er hat sich schlau gemacht, weil ja jeder Fahrer einen anderen Tank oder Sitz braucht. Am Ende hatten wir die Teile austauschbar und haben es durchgezogen. Diese Dark Dog Challenge, später Rookies Cup, war richtig erfolgreich, auch die Fahrer waren erfolgreich. Worüber ich traurig bin, weil auch da viel Herzblut und Geld reingeflossen ist: Dass wir mit dem WM-Projekt mit Honda und Adi Stadler nicht die Erfolge hatten, die wir uns versprochen hatten. Der Cup selber war aber super und läuft heute mit Red Bull auch immer noch sehr erfolgreich – ich glaube, sogar noch mit dem gleichen Truck wie damals (lacht). Wir hatten die Grundidee, und ich freue mich, dass sie es perfektioniert haben. *[Teil 2 lesen Sie in Motorsport aktuell #23]* ■



Hermann Tomczyk

Geburtstag: 15.12.1950
Geburtsort: St. Georgen
Herkunftsland: Deutschland

Ducati-Werkspilot Jack Miller hat in Jerez fünf Jahre nach seinem ersten MotoGP-Sieg im Nassen nun auch den ersten im Trockenen gefeiert. Der 26-jährige Australier erzählt, wie er es geschafft hat, und warum dieser Triumph mit solchen Emotionen einherging.

Von: **Imre Paulovits**

DUCATI

Sie haben in Jerez einen sehr emotionalen Sieg gefeiert, oder?
Ich habe einfach gemacht, was ich konnte. Ich habe an dem Wochenende viele Runden alleine abgespult, und ich wusste, dass ich eine ordentliche Pace hatte. Als Fabio Quartararo mich überholte, habe ich gesehen, dass er noch schneller war. Ich habe dann versucht, ihm zu folgen und bin selbst 1.37er Runden gefahren, konnte dies aber auf die Dauer nicht halten. Er aber auch nicht. Ich hatte das gar nicht erwartet, nachdem er uns letztes Jahr hier so gnadenlos abgehängt hat. Aber er kam wieder zu mir zurück. Ich habe gesehen, dass er Probleme hatte und wusste, dass ich hinter mir bereits eine Lücke hatte. Deshalb habe ich ihn überholt, den Kopf runtergenommen und versucht, fehlerfrei zu fahren. Ich habe mich dann gewundert, wie groß die Lücke gleich wurde. Die letzten sieben, acht Runden waren dann die längsten, die ich je in meiner Karriere hatte. Aber es war unbeschreiblich, was ich danach gefühlt habe. Es war eine Flut von Emotionen. Ich war überglücklich, traurig, alles auf einmal. Ich hatte mir gewünscht, meine Eltern wären vor Ort gewesen, um mit mir zu feiern, aber sie waren zu Hause und haben dort gefeiert. Es war ja eine ganze Weile her, dass ich das letzte Mal gewonnen hatte, und damals war es ein großer Schock. Seither habe ich mir den Hintern abgearbeitet, um wieder dorthin zu gelangen. Jetzt will ich versuchen, sobald es geht wieder zu gewinnen.

Wie bewerten Sie diesen Sieg?
Ich bin noch nie in meiner Karriere so lange so präzise gefahren. Es war fantastisch, dass ich es zustande gebracht habe. Ich habe immer wieder auf meine Boxen-



MOTOGP

Völlig aufgelöst: Nach seinem Sieg in Jerez dauerte es lange, bis sich Jack Miller wieder gefasst hatte

„Es war die absolute Achterbahnfahrt der Gefühle“

tafel geschaut, und die Runden fühlten sich noch ewig lang an. Aber das Motorrad fühlte sich fantastisch an, ich muss mich wirklich bei meinem Team bedanken. Die Arbeit, die wir an diesem Wochenende verrichtet haben, hat sich ausgezahlt. Peco hat mir zum Schluss mächtig Druck gemacht. Als ich es aber geschafft hatte, kam mir alles so unwirklich vor. Bislang habe ich meistens in einem Kampf gewonnen oder mit einem Angriff in der letzten Kurve. Aber dass ich ein Rennen so lange angeführt habe, gab es noch nie. Ich hatte mir bei Jorge Lorenzo immer gesagt, so wie er gewinnt, indem er einfach vorne wegfährt, das wäre mal schön. Jetzt habe ich es auch gemacht. Die letzten fünf Runden waren allerdings schwierig, Peco hat mir das Leben schwergemacht. Ich habe versucht, die Lücke noch groß genug zu halten. Ich wusste nicht, wie nah er in der letzten Runde war. Ich bin einfach Kampflinie gefahren und habe alle Lücken zugemacht. In der letzten Kurve habe ich mich gefühlt wie in einem Moto3-Rennen mit drei Motorrädern hinter mir, dabei war ich ganz alleine. Es ist nicht leicht mit den MotoGP-Motorrädern in Jerez, die Strecke ist eigentlich viel zu eng für sie. Mit der Anti-Wheelie-Hilfe und der ganzen Elektronik muss man wissen, wann man während eines Rennens die Mappings wechseln muss, um das meiste herauszuholen. Und so ein MotoGP-Rennen in Jerez ist verdammt lang. Ich muss mich wirklich bei meinem Team bedanken, bei Gigi Dall’ Igna, Paolo Ciabatti und Davide Tardozzi. Sie haben nie aufgegeben, das Beste aus mir rauszuholen, und standen auch in der harten Zeit der letzten Wochen vor diesem Rennen hinter mir.

War es also auch eine Art von Erlösung?

Es war wirklich eine Achterbahnfahrt der Gefühle. Diese letzten Wochen waren wirklich nicht leicht. Ich war verärgert, frustriert, ich habe bereits nicht mehr an mich selbst geglaubt. Aber dann habe ich einen neuen Life-Coach gefunden. Bislang war dies meine Mutter, aber sie ist halt weit weg. Jetzt hatte mich Lucy Crutchlow aus heiterem Himmel angerufen und mir gesagt, dass ich verdammt gut bin. Sie hat mir ziemlich deutlich klargemacht, dass ich es schaffen kann, und hat mir noch am Morgen des Rennens eine Nachricht geschickt. Es fühlt sich sehr gut an, solche Sachen zu hören. Schließlich sind wir alle Menschen, wir alle haben unsere Zweifel.

Und Cal Crutchlow?

Er hat natürlich gesagt, dass er mir alles, was ich weiß, beigebracht hat. Und dass ich es ohne ihn niemals geschafft hätte. Cal ist eben Cal.

> „Lucy Crutchlow hat mich angerufen und mir gesagt, dass ich verdammt gut bin. Sie hat mir noch vor dem Rennen getextet, dass ich es schaffen werde.“
>
> Jack Miller

Ducati hat schon lange nicht mehr in Jerez gewonnen …

Alle haben gesagt, Jerez sei keine Ducati-Strecke, das stimmt aber nicht. Wir haben es schon letztes Jahr bewiesen. Dovizioso und ich wurden im ersten Rennen Dritter und Vierter, dabei hatte ich damals massiven Armpump. Peco Bagnaia hätte das zweite Rennen gewonnen, wenn er nicht das technische Problem bekommen hätte. Ich denke, wir haben schon letztes Jahr gezeigt, dass das Paket in Jerez gewinnen kann. Auch das diesjährige Motorrad ist ähnlich. Sicher, es ist schon schön, hier als Erster seit 15 Jahren diesen Sieg für sie geholt zu haben.

Hätten Sie gedacht, dass die Emotionen so stark würden?

Nicht auf diese Art. Als ich nach der Zielflagge in Turn 1 eingebogen bin, wollte ich es gar nicht glauben. In Turn 2 habe ich angefangen zu heulen. In Turn 5 habe ich geschrien. Und von da an konnte ich es einfach nicht glauben. Es war etwas, wofür ich mein ganzes Leben gearbeitet habe. Und wenn schließlich passiert, woran man 90 Prozent seiner Zeit denkt, während man trainiert, wenn man ins Bett geht, wenn man davon träumt – wenn man es dann erreicht, dann kommt diese Achterbahn. Man will es nicht glauben, weil man es vorher so oft nicht geschafft hat. Deshalb kommt es wie ein Schlag. Ich mag im Fernsehen wie ein großer Softie erschienen sein, aber ich konnte es einfach nicht zurückhalten. Zu sehen, wie mir in der Boxengasse jeder zugejubelt hat, war umwerfend. Ich versuche sonst, möglichst natürlich zu wirken, happy zu sein und jeden zu grüßen. Dies hilft, eine Verbindung zu anderen aufzubauen. Und ich hatte das Gefühl, dass die Leute immer wollten, dass ich gewinne. Deshalb hat mir dieser Sieg auch so viel bedeutet.

Sie haben auf dem Podium gar nicht aus dem Stiefel getrunken …

Fabio Quartararo hatte erzählt, dass Daniel Ricciardo diese Prozedur erfunden hat, also lasse ich sie ihm. Ich werde schon etwas Neues finden!

Vor zwölf Jahren standen Sie ja schon einmal in der Spanischen Meisterschaft mit Francesco Bagnaia auf dem Podest.

Ich werde das nie vergessen. Es war mein erstes Podium, und auch das von Peco. Das Problem war, dass ich damals schon fast genauso groß war wie heute, Peco ging mir gerade bis über die Hüfte, ein kleiner, zierlicher Junge. Er war gerade erst 13 und hatte so gerade das Alterslimit für die Meisterschaft. Dass wir eines Tages Teamkollegen im Ducati-Werksteam sein und 2021 in Jerez in der MotoGP wieder auf dem Podest stehen würden, davon haben wir sicher nicht einmal zu träumen gewagt. Aber manchmal werden Träume wahr.

Wäre der Sieg vielleicht schneller gekommen, wenn Sie aus der Moto3 nicht in die MotoGP gegangen wären, sondern die Moto2-Schule durchgemacht hätten?

Ich habe es schon öfter gesagt: Ich bereue nichts, ich würde es nicht anders machen. Es war mein Weg, und ich hatte diese Möglichkeit. Ich wollte es nicht anders, und es hat für mich funktioniert. In die MotoGP zu kommen und es dann in ein Werksteam zu schaffen, ist nicht leicht. Wenn es nicht geklappt hätte und ich zu Hause auf dem Sofa säße, würde ich bestimmt sagen: Ich wünschte, ich hätte es anders gemacht. Aber ich hatte Glück. Und dies habe ich den Leuten zu verdanken, die um mich herum waren, und die mich in die richtige Bahn gelenkt haben. Ich war sehr jung, als ich in die MotoGP kam. Ich hatte aber immer eine Niemals-aufgeben-Mentalität. Und ich habe versucht, nicht nur auf mich selbst zu schauen, sondern auch auf die Dinge um mich herum. ■



Jack Miller

Geburtstag: 18. Januar 1995
Geburtsort: Townsville (AUS)
Herkunftsland: Australien

WM-KARRIERE
2011: 125GP, Aprilia/KTM (-)
2012: Moto3, Honda (23.)
2013: Moto3, FTR-Honda (7.)
2014: Moto3, KTM (2.)
2015: MotoGP. Honda (19.)
2016: MotoGP, Honda (18.)
2017: MotoGP, Honda (11.)
2018: MotoGP, Ducati (13.)
2019: MotoGP, Ducati (8.)
2020: MotoGP, Ducati (7.)
2021: MotoGP, Ducati (zurzeit 6.)

Hobbys
Motocross, Angeln



Viñales fliegt

Beim Montagstest nach dem Jerez-GP fuhr Yamaha-Werkspilot Maverick Viñales die schnellste Zeit. Aber die Fahrer bleiben weiter eng beisammen, und es wurden viele neue Lösungen probiert.

Von: **Imre Paulovits**

Am Abend nach dem Jerez-GP hatte sich Pol Espargaró noch furchtbar beklagt, dass er keine Linie in der Entwicklung bei Honda sähe und furchtbar enttäuscht sei, dass jeder ein anderes Motorrad hat. Was er testen müsse, wüsste er nicht, er sei ja nur ein Honda-Angestellter. Keine 24 Stunden später saß er auf einem Prototyp, den vor ihm noch keiner der anderen GP-Fahrer getestet hatte. Das Motorrad war mit einer schwarzen Verkleidung versehen, bei der der Lufteinlass nicht mehr die bekannte horizontale Öffnung der Honda-MotoGP-Maschinen hatte, sondern einer aktuellen Yamaha glich. Auch am Rahmen waren deutliche Unterschiede zu sehen. Es war ein Rahmen ohne aufgeklebte Kohlefaserverstärkungen, dafür mit Schweißnähten hinter dem Lenkkopf, die man bei Honda noch nicht gesehen hatte. Dazu war die obere Motorhalterung weiter mittig in der Platte der Schwingenaufnahme angebracht als bisher. All dies deutet darauf, dass Honda mit einem ganz neuen Motor arbeitet und auch die Gewichtsverteilung ändern möchte.

Dies war aber nicht die einzige Neuerung, die Honda testete. Die einzelnen Fahrer probierten insgesamt fünf verschiedene Aerodynamik-Pakete durch, Álex Márquez hatte gar eines von 2018, vermutlich, um Daten zu überprüfen. Marc Márquez fuhr nur sieben Runden und überließ die Testarbeit dann den anderen Honda-Piloten. „Wir konnten nur einen Run machen, danach fühlte sich mein Körper völlig steif an, besonders der Hals und die rechte Schulter“, gestand der achtfache Weltmeister. „Ich hatte mich auch nach dem Wochenende in Portimão so ähnlich gefühlt. Die Stürze vom Wochenende haben sicherlich nicht geholfen, ich hatte gehofft, dass es besser wird, wenn mein Körper aufgewärmt ist. Weil ich so nicht auf einem Niveau fahren konnte, das man braucht, um neue Dinge auszuwerten, habe ich mit dem Team gesprochen und wir haben den Test beendet. Ich hätte gern Sachen probiert, ich muss aber akzeptieren, dass es nicht geht.“ So blieb es an Espargaró, die Sachen zu probieren, er bekam aber einen Maulkorb auferlegt.“

> „Weil ich mich im Rennen beim Bremsen schwertat, haben wir an der Gewichtsverteilung gearbeitet. Ich habe auch an mir selbst gearbeitet, um später zu bremsen.“
>
> Maverick Viñales

Abstimmungsarbeiten

Jack Miller hatte nach seinem Sieg heftig gefeiert, so kam es ihm sicherlich nicht ungelegen, dass das Ducati-Werksteam bereits kurz nach Mittag einpackte. „Wir haben trotzdem einiges durchprobiert“, so der Australier. „Diese Montagstests sind wichtig, man kann Dinge gegenprüfen und auch mal ganz andere Setups probieren. So war dieser Tag nützlich.“ Sein Teamkollege blies ins gleiche Horn. „Wir haben die Dinge durchprobieren können, die bereits seit dem Test in Katar auf der Aufgabenliste standen.“

KTM hatte eine lange Liste abzuarbeiten, es wurde viel an der Abstimmung von Fahrwerk und Elektronik probiert. „Wir haben eine Abstimmung gefunden, mit der ich ein viel besseres Gefühl für die Front habe“, berichtete Brad Binder, der im Rennen zwei-



Maverick Viñales: von allen Fahrern die meisten Runden gedreht, Bestzeit gefahren und das Gefühl verbessert



Álex Rins: 2022er-Motor weiter getestet, trotz Schulterproblemen sehr schnell



Pol Espargaró: Als erster GP-Fahrer 2022er-Honda-Prototyp probiert

mal gestürzt war. „Schade, dass wir nicht früher drauf gekommen sind. Es war gar nicht viel, wir haben nur an der Gabel gearbeitet, und nun hat es auch mit dem weichen Reifen deutlich besser funktioniert.“ Miguel Oliveira, der die siebtschnellste Zeit gefahren war, zeigte sich ebenfalls zufrieden. „Wir haben viel an der Rennabstimmung gearbeitet und sind zu schlüssigen Ergebnissen gekommen“, so der Portugiese.

Suzuki probierte wieder den 2022er-Motor, sowohl Joan Mir als auch Álex Rins fuhren ihn in unterschiedlichen Konfigurationen und arbeiteten daran, dem Paket für das nächste Jahr eine Richtung zu geben. Dazu arbeiteten sie auch an einer Abstimmung für das nächste Rennwochenende in Le Mans. Álex Rins, der nach einem Sturz schon während des Rennwochenendes Schmerzen in seiner rechten Schulter beklagte, beendete den Testtag frühzeitig und flog nach Barcelona, um sich untersuchen zu lassen. Dabei wurde eine Entzündung festgestellt, man leitete eine Behandlung ein, damit der 25-jährige Spanier bis Le Mans so beschwerdefrei wie möglich wird. „Mit dem, was ich testen konnte, war ich zufrieden,“, so Rins. „Der 2022er-Motor fühlt sich vielversprechend an, dazu haben wir Setup-Varianten probiert, und ich denke, wir haben Fortschritte erzielt. Ich konnte mit gebrauchten Reifen schneller fahren als im Rennen.“ Auch Joan Mir zeigte sich zufrieden. „Die Arbeit am 2022er-Motor geht in die richtige Richtung“, so der amtierende Weltmeister. „Wir haben auch einige radikale Änderungen probiert, etwa verschiedene Geometrien, und es war ein Schritt dabei, bei dem ich den Vorderreifen besser spüre.“

Nach vielen Runden schnell

Bei Yamaha ließ Fabio Quartararo den Test wegen seiner Armpump-Probleme aus, dafür war Maverick Viñales umso fleißiger, fuhr die meisten Runden und stand schließlich ganz oben in der Zeitenliste. Entsprechend gut gelaunt war er. „Weil ich mich im Rennen auf der Bremse nicht wohlgefühlt hatte, habe ich an der Gewichtsverteilung gearbeitet, und ich denke, wir haben uns klar verbessert. Trotz des Windes kamen am Nachmittag immer bessere Rundenzeiten zustande, sie waren zum Schluss richtig schnell. Ich habe auch sehr viel an mir selbst gearbeitet, um zu sehen, wie ich am spätesten bremsen kann.“ ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Jerez (E), 3. Mai 2021, Bestzeiten

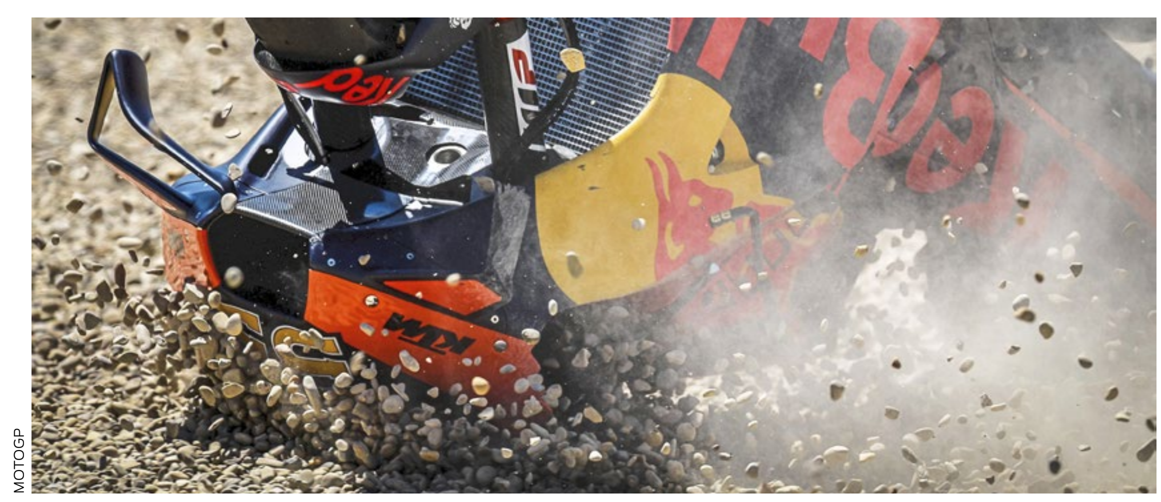
1.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	1.36,879	101 Runden
2.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.36,913	59
3.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.37,310	64
4.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.37,348	71
5.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	1.37,435	75
6.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.37,506	89
7.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.37,508	72
8.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	1.37,559	66
9.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.37,627	67
10.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	1.37,690	40
11.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.37,698	66
12.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.37,700	73
13.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	1.37,717	54
14.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP21	1.37,885	12
15.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.38,170	75
16.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.38,303	7
17.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	1.38,374	64
18.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	1.38,455	44
19.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	1.38,608	63
20.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP21	1.38,826	65
21.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP20	1.39,024	54

MotoGP

Jerez soll umgebaut werden

Wenn es auch spannende Rennen gab und soweit alles gut ging, alarmierten die Stürze, die in den Airfences endeten, die Fahrer. Die Streckenbetreiber versprachen für die kommenden Jahre Umbaumaßnahmen.

Von: **Imre Paulovits**



MOTOGP

Zu große Kieselsteine, zu wenig Sturzraum: Die MotoGP-Piloten fordern Maßnahmen am Circuito Jerez Ángel Nieto

Als Marc Márquez in FP3 in Jerez in Turn 7 stürzte, hielten alle die Luft an. Zum Glück hatte er sich nichts an seinem operierten rechten Oberarm getan, aber die Alarmglocken läuteten noch wegen etwas anderem: Sein Motorrad war in den Airfence eingeschlagen, darunter eingetaucht und bis zur Betonmauer vorgedrungen. Als sein Teamkollege Pol Espargaró in FP4 an gleicher Stelle stürzte, kam auch seine Honda RC 213 V bis zu den Luftkissen.

Nun war das Thema Sicherheit wieder aufgeflammt. „Es ist nicht neu. Jerez ist an seine Grenzen gekommen", sagten die spanischen Fahrer unisono. „Die Motorräder werden immer schneller, dieser Kurs ist eng und mittlerweile eigentlich zu klein. Es ist nicht nur Turn 7. Auch in Turn 3, 5 und 12 sind wir über dem Limit. Aber Jerez ist nicht die einzige Strecke, wo die Motorräder zu schnell geworden sind. Ich wollte auch in Barcelona in Turn 9 nicht runterfallen", meinte Weltmeister Joan Mir.

Sieger Jack Miller sind andere Dinge aufgefallen: „Die Steine in den Kiesbetten sind größer als sonst üblich. Als ich mir die Videos mit den Stürzen von Cal Crutchlow und Álex Rins aus dem Vorjahr angesehen habe, sind sie nicht in den Kies eingetaucht und abgebremst worden, sondern glitten über ihn hinweg."

Das Thema war schon vor Márquez' Sturz von der Safety Commission am Freitagabend diskutiert worden. Dabei wurde den Fahrern versichert, dass geplant sei, die Strecke in den kommenden Jahren sukzessive umzubauen. ■

MotoGP

Quartararo unterm Messer

Nach seinem dramatischen Armpump beim Jerez-GP ließ sich Fabio Quartararo umgehend am rechten Unterarm operieren. Auch Aleix Espargaró wird sich dafür unters Messer legen.

Von: **Imre Paulovits**

Am Abend nach dem Jerez-GP war der Yamaha-Werksfahrer noch völlig ratlos, wie es mit ihm weitergehen sollte, nachdem die Schmerzen in seinem rechten Unterarm so schlimm wurden und er so wenig Kraft und Gefühl in der Bremshand hatte, dass er vom ersten auf den 13. Platz zurückfiel. Am nächsten Tag verzichtete er auf den Testtag, doch da war bereits ein Plan gefasst: Der 22-Jährige ließ sich bereits am Dienstag an seinem rechten Unterarm operieren – nur zwei Jahre nach dem letzten Eingriff im Mai 2019, kurz nach seinem MotoGP-Debüt. Der nun auf den zweiten WM-Rang abgerutschte Franzose wird sich noch bis Ende dieser Woche ausruhen und hofft, bei seinem Heim-GP in Le Mans wieder fit zu sein.

Immer mehr Opfer

Doch Quartararo war nicht der Einzige, der in Jerez mit Armpump zu kämpfen hatte. Aleix Espargaró konnte zum Rennende nicht mehr mit Takaaki Nakagami und Joan Mir mithalten. Beim Test am nächsten Tag wurde es noch schlimmer, und der Aprilia-Werkspilot musste vorzeitig abbrechen. Er flog nach Barcelona und ließ sich von Dr. Mir untersuchen. Nach der Auswertung des Belastungstests und der MRT-Analyse entschied man sich für den operativen Eingriff. Allerdings konnte die OP wegen der Corona-Auflagen nicht gleich durchgeführt werden, der ältere Espargaró wird erst nach dem Frankreich-GP an die Reihe kommen. Auch er hatte bereits 2009 an diesem Arm eine OP wegen Armpump.

Mit der immer besseren Haftung der Reifen, dem Fortschritt bei Fahrwerks- und Bremsentechnik rückt das Problem bei den MotoGP-Piloten immer mehr in den Vordergrund. In diesem Jahr waren auch bereits Jack Miller und Iker Lecuona unter dem Messer. ■



MOTOGP

Fabio Quartararo: Bis zu seinem Heim-GP will er wieder fit sein



Valentino Rossi mit der Yamaha R6 in Pomposa: Am Einsatz liegt es nicht

MOTOGP

Rossi besser?

Bislang hat Valentino Rossi die Erwartungen in diesem Jahr nicht erfüllt. Doch ein positiver Testtag in Jerez und viel Training sollen für Abhilfe sorgen.

Von: **Imre Paulovits**

Eigentlich hat Valentino Rossi nichts mehr zu beweisen. Er ist in seiner 26. WM-Saison, niemand in der 72-jährigen Geschichte der Motorrad-Weltmeisterschaft war so lange dabei. Mit 42 Jahren ist er mittlerweile doppelt so alt wie die Talente, die nun in die Königsklasse aufrücken. Doch Rossi hat stets betont, dass er nicht nur dabei sein, sondern konkurrenzfähig sein will. Doch bislang hat er nur einen 12. Platz vom WM-Auftakt in Katar vorzuweisen. Beim zweiten GP in der Wüste wurde er 16., in Portimão stürzte er, in Jerez wurde er 17., während Maverick Viñales und Fabio Quartararo mit der aktuellen Yamaha M1 drei von vier Siegen eingefahren haben.

Rossi sucht nach einer Abstimmung, die ihm das Gefühl vermittelt, mit der er seinen gewohnten Stil fahren kann, ohne die Reifen über Gebühr zu strapazieren. Beim Test am Montag in Jerez ist er dabei weitergekommen. „Wir haben an der Balance gearbeitet, und ich konnte mein Gefühl für das Motorrad verbessern, sowohl mit dem Rennreifen als auch bei der Zeitenjagd", frohlockte der neunfache Weltmeister nach dem Test. „Auch die neuen Teile haben sich bewährt." Am Wochenende arbeitete Rossi auch an sich selbst. Mit seinen VR46-Piloten trainierte er auf dem Circuito di Pomposa nördlich von Ravenna mit einer Yamaha R6. ■

NACHRICHTEN

MOTOE

Nicht nur die MotoGP, auch die MotoE kann den Piloten Armpump-Probleme bereiten. Für die kurzen Rennen hat Michelin extrem haftfähige Gummis entwickelt, die schweren Motorräder sind sehr bremsstabil und nicht so leicht von einer Seite auf die andere zu werfen wie die benzingetriebenen GP-Bikes. Als Erste der E-Bike-Garde erwischte es Rennamazone María Herrera. Bereits beim Motocross-Training im Winter spürte sie ihren Unterarm, im Rennen in Jerez wurde es schlimmer. Sie konnte das Rennen zwar beenden, eine Untersuchung beim Arzt zeigte aber, dass sich bei ihr ein Kompartmentsyndrom entwickelt hatte, und so ließ sie sich operieren.

MOTO3

Letztes Jahr wurden die Wildcard-Einsätze in der Motorrad-WM ausgesetzt, nun können sich Piloten bei einem bereits bestehenden Team auch für einzelne WM-Läufe anmelden. Honda hat Stefan Bradl bereits in Jerez angemeldet, damit er Teile unter Rennbedingungen testen konnte. In Le Mans gibt am Wochenende der 16-jährige Japaner Takuma Matsuyama, der derzeit im Asia Talent Team die Junior-WM fährt, auf einer Honda des Teams sein WM-Debüt.

Vorschau GP Frankreich

ZEITPLAN

GP von Frankreich/Le Mans (alle Zeitangaben in MESZ)

Zeit	Klasse	Session
Freitag, 14. Mai 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 15. Mai 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.10–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 16. Mai 2021		
8.20–8.40	Moto3	Warm-up
8.50–9.10	Moto2	Warm-up
9.20–9.40	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 27 Rdn.

STATISTIK

GP von Frankreich/Le Mans

Sieger 2020
Moto3: Celestino Vietti (I), KTM
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex
MotoGP: Danilo Petrucci (I), Ducati

Pole-Position 2020
Moto3: Jaume Masiá (E), Honda, 1.41,399 (= 148,5 km/h)
Moto2: Joe Roberts (USA), Kalex, 1.36,256 (= 156,5 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.31,315 (= 164,9 km/h)

Schnellste Runde 2020
Moto3: Celestino Vietti (I), KTM, 1.41,690 (= 148,1 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.37,011 (= 155,3 km/h)
MotoGP: Johann Zarco (F), Ducati, 1.43,301 (= 145,8 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Celestino Vietti (I), KTM, 1.41,690 (= 148,1 km/h) (2020)
Moto2: Jorge Navarro (E), Speed Up, 1.36,764 (= 155,6 km/h) (2019)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha, 1.32,309 (= 163,2 km/h) (2017)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	66
2.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	64
3.	Maverick Viñales (E)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	50
4.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	49
5.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	48
6.	Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	39
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	35
8.	Franco Morbidelli (I)	Petronas Yamaha SRT	Yamaha YZR-M1	33
9.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	23
16.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	11

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	69
2.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	66
3.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	63
4.	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	56
5.	Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	52
6.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	31
7.	Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Boscoscuro	30
8.	Xavi Vierge (E)	Petronas Sprinta Racing	Kalex	26
11.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	20
24.	Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	1

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	95
2.	Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	44
3.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	42
4.	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	40
5.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	39
6.	Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	36
7.	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	kTM	33
8.	Gabriel Rodrigo (RA)	Indonesian Gresini Moto3	Honda	26
11.	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	24
22.	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	3



CEV

Kein Platz für Fehler: Die Spanier sind in der Moto2-EM an der Macht, aber dahinter tut sich etwas

Schlüssel gesucht

Auch wenn die Freude über den Sprung nach vorn in der Gesamtwertung überwiegt, gestalten sich die ersten Rennen für Lukas Tulovic anstrengend. Dem deutschen Aushängeschild in der Moto2-EM fehlt noch die erhoffte Leichtigkeit.

Von: **Anke Wieczorek**

Es ging turbulent zu auf dem Circuit Ricardo Tormo in Cheste, Valencia. Die Moto2-EM sah eine rote Flagge: Rennabbruch wegen eines Unfalls mit Leon Orgis. Der in der Superstock-Liga startende Sachse hatte einen Highsider, stürzte über seine Yamaha. Er liegt jetzt im Krankenhaus von Valencia. Bei dem 19-Jährigen wurde eine Lungenquetschung festgestellt, aber es gehe ihm den Umständen entsprechend gut und er klage nicht, heißt es aus dem Familienkreis. Beim Neustart war es Alonso López, der den Holeshot vor Taiga Hada erzielte. Es dauerte aber nicht lange, bis sich der 16-jährige Senkrechtstarter Fermín Aldeguer den Weg zu seinem dritten Sieg in Folge bahnte, während López erneut wieder Zweiter wurde. Adam Norrodin vom Liqui Moly Intact SIC Junior Team kam auf den dritten Platz. Der Malaysier schaffte unter der Sonne von Valencia den endgültigen Durchbruch. Auch in der Gesamtwertung ist Norrodin in den Top 3 zu finden.

Sein deutscher Teamkollege Lukas Tulovic wurde Vierter. Der Baden-Württemberger rangelte auf der 14-Runden-Distanz mit Dimas Ekky, Keminth Kubo und Hada um den Platz. Kubo wie auch Hada stiegen vorzeitig aus. Zusammengefasst reichte das für einen Drei-Positionen-Sprung in der Gesamtwertung für Tulovic. Glücklich sein sieht aber anders aus. Der 20-Jährige hadert mit der Situation: „Es lief nicht ideal. Wir mussten viel an der Kalex schrauben und kämpfen. Morgens war ich im ersten Qualifying eine Sekunde schneller als mittags. Das ist nicht normal. Wir haben am Setup des Motorrads hoch- und runtergeschraubt, aber ich habe mich nie richtig wohlgefühlt.

Tulovic: Reine Kopfsache

Tulovic sieht die Ursache, dass er noch nicht um den Sieg mitfährt, bei sich selbst. „Das ist eine Kopfsache. Ich mache mir zu viel Gedanken. Mit dem vierten Platz bin ich nicht zufrieden, und ich ärgere mich. Dadurch fehlt mir die Leichtigkeit.“

Genau diese will Teammanager Dirk Reissmann zurückholen. Es sei den Versuch unbedingt wert, denn Tulovic habe durchaus beste fahrerische Qualitäten, die das Team mit ihm in Szene setzen will. Laut Reissmann steht noch einiges an Arbeit bevor. „Lukas entdeckt derzeit einige Seiten an sich neu. Das könnte der Schlüssel zum Erfolg sein. Die Psyche ist ein ganz wichtiger Baustein im Leistungssport. Man kann sich schnell in Gedanken verlieren und in eine Sackgasse geraten. Das habe ich in den letzten zehn Jahren bei ganz vielen Fahrern erlebt.“ Dass Tulovic aus dem Wochenende auf dem Circuit Ricardo Tormo trotz der Widrigkeiten versucht hat, das Maximum herauszuholen, rechnet ihm Reissmann hoch an.

Fünf Wochen am Stück

Satte fünf Wochen am Stück verweilt Tulovic im Moment in Spanien. Der Eberbacher pendelt zwischen Trainings, der Moto2-EM und dem MotoE-Weltcup, den er für das Tech3-Team fährt. Es geht von Strecke zu Strecke, von Hotel zu Hotel.

„Der Saisonstart ist eng gestrickt, bald wird es entspannter. Ich freue mich aber erst mal darauf, bald wieder zu Hause zu sein und auch die ganzen Taschen ausräumen zu können.“ Nicht zuletzt wartet die zweite Impfdosis auf ihren Empfänger.

In der Moto3 nutzte Noah Dettwiler trotz des verringerten Abstands zur Spitze seine Chancen nicht. Der KTM-Fahrer aus der Schweiz verlor Plätze und holte bei der hohen Ausfallquote trotzdem nur einen einzigen Punkt. An der Spitze tobten die Emotionen. Klassen-Primus Daniel Holgado startete schlecht, kämpfte sich aber nach vorn. Zum Schluss verwehrte der Spanier dem Japaner Takuma Matsuyama mit einem dramatischen Kurvenmanöver den Sieg.

Hattrick für Holgado

Holgado gewann auch das zweite Rennen des Tages und ist in der laufenden Saison damit bisher unbesiegt. Hinter ihm hatten sich die Ereignisse in der hart umkämpften Junior-WM förmlich überschlagen. In der ersten Runde gab es einen Rennabbruch, weil sich zwei Teamkollegen abgeräumt hatten. Dasselbe wiederholte sich nach dem Re-Start.

Brillante Starts von Tonn

Absolut keine Rangordnung herrscht im European Talent Cup. Vier Rennen, vier verschiedene Sieger. Diesmal ließ auch der Deutsche Phillip Tonn sein Talent aufblitzen: Platz 8 für den 15-Jährigen im zweiten Lauf. „Er hat uns wirklich überrascht", gab Dirk Reissmann zu, der auch für den kleinen Sachsen zuständig ist, hinter dem wiederum auch kein Unbekannter steht. Es handelt sich um Heiko Klepka, den Vater von Supercross-Star Ken Roczen. Motocross und Straßenrennsport sind nur mäßig vergleichbar, aber in Sachen Fitness kennt Klepka die Tricks der Elite. Reissmann haben in Valencia die Starts von Tonn begeistert. „Die Anfänge seiner Rennen sind brillant. Jetzt muss er sich noch in den Qualifyings verbessern und seine Aggressivität in den Rennen zügeln. Wenn er ein bisschen mit Köpfchen fährt, dann ist es nicht ausgeschlossen, dass er bald ums Podium fährt." ■



CEV

In Feierlaune: Daniel Holgado



CEV

Die Moto3-Junior-WM bot wieder viel Brisanz am Anfang und am Ende



CEV

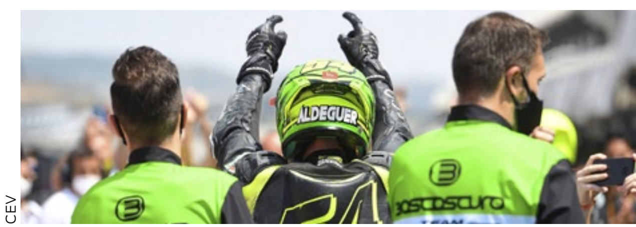
Denkt zu viel nach: Lukas Tulovic fehlt ein Quäntchen Leichtigkeit

MOTO2-EM VALENCIA

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	14.38,816 min
2.	Alonso López (E)	Boscoscuro	+3,752 s
3.	Adam Norrodin (MAL)	Kalex	+5,074 s
4.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	+10,537 s
5.	Dimas Ekky (IND)	Kalex	+12,026 s
6.	Alex Toledo (E)	Kalex	+14,956 s

EM-STAND

1.	Aldeguer	75
2.	López	60
3.	Norrodin	45
4.	Tulovic	29
5.	Ekky	28
6.	Kubo	23
7.	Hada	21



CEV

Hattrick geglückt: Moto2-EM-Leader Fermín Aldeguer

MOTO3-JUNIOR-WM – 1. RENNEN VALENCIA

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Daniel Holgado (E)	GasGas	30.10,885 min
2.	Takuma Matsuyama (J)	Honda	+0,076 s
3.	Diogo Moreira (BRA)	Honda	+0,080 s
4.	Daniel Muñoz (E)	KTM	+0,334 s
5.	David Muñoz (E)	KTM	+0,357 s
17.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+19,404 s

MOTO3-JUNIOR-WM – 2. RENNEN VALENCIA

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Daniel Holgado (E)	GasGas	20.13,437 min
2.	José Garcia (E)	Honda	+0,357 s
3.	Ivan Ortola (E)	KTM	+0,757 s
4.	Marcos Ruda (E)	KTM	+6,402 s
5.	Mario Aji (IND)	Honda	+6,726 s
15.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+14,650 s

WM-STAND

1.	Holgado	75 Punkte
2.	Salvador	37
3.	Ortola	34
4.	Aji	32
5.	Matsuyama	30
6.	Garcia	29
18.	Dettwiler	6

ETC – 1. RENNEN VALENCIA

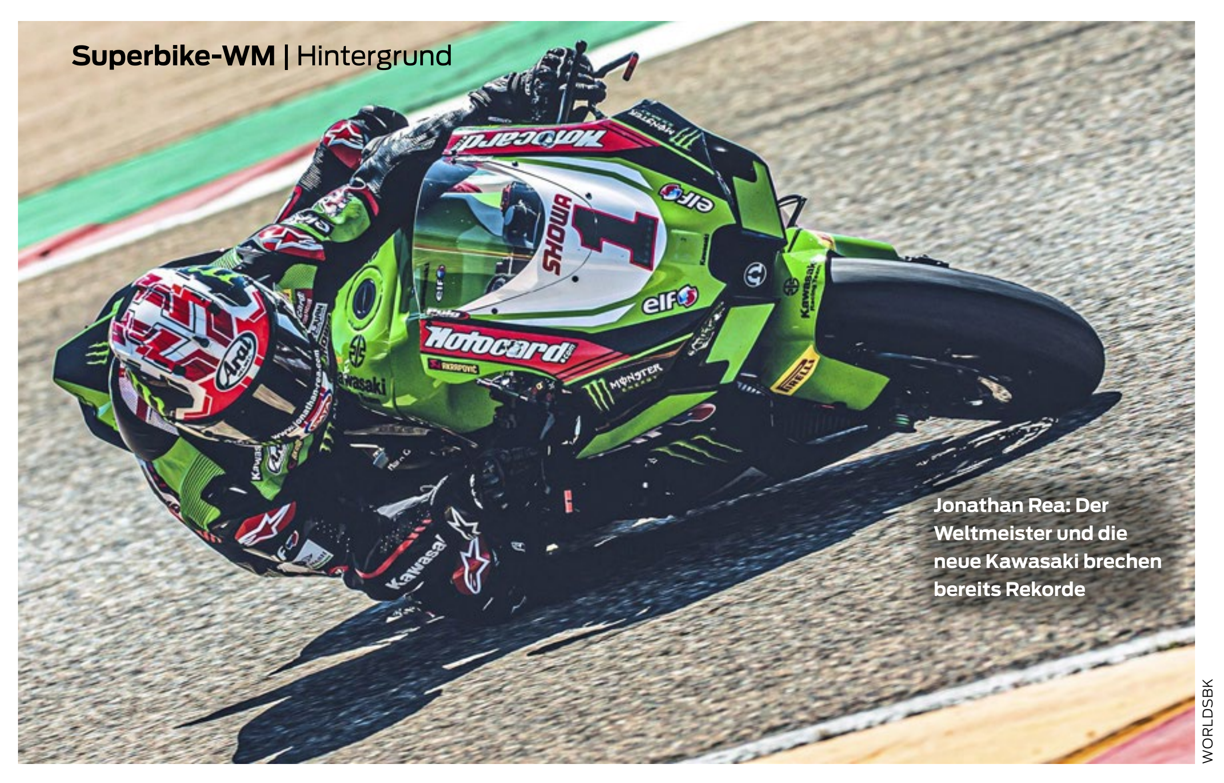
	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Brian Uriarte (E)	Honda	29:23,934 min
2.	Hugo Millan (E)	Honda	+0,046 s
3.	Xabi Zurutuza (E)	Honda	+0,431 s
4.	Maximo Martinez (E)	Honda	+0,002 s
5.	Joel Esteban (E)	Honda	+0,053 s
13.	Phillip Tonn (D)	Honda	+10,258 s

ETC – 2. RENNEN VALENCIA

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Carpe (E)	Honda	29:18,427 min
2.	Adrián Cruces (E)	Honda	+0,075 s
3.	Hugo Millan (E)	Honda	+0,231 s
4.	Xabi Zurutuza (E)	Honda	+4,828 s
5.	Roberto Garcia (E)	Honda	+4,835 s
8.	Phillip Tonn (D)	Honda	+13,333 s

CUP-STAND

1.	Cruces	61 Punkte
2.	Gracia	60
3.	Zurutuza	44
4.	Esteban	40
5.	Roulstone	39
6.	Martinez	37
15.	Tonn	15



Jonathan Rea: Der Weltmeister und die neue Kawasaki brechen bereits Rekorde

WORLDSBK

Rea ist das Maß

Jonathan Rea will es weiterhin wissen. Beim letzten Test vor dem WM-Auftakt pulverisierte er seinen eigenen Quali-Rekord. Dafür tauchten bei Jonas Folger unerwartete Probleme auf, die das Team bis zum WM-Start lösen will.

Von: **Imre Paulovits**

Das im Winter bei den angesetzten Tests immer wieder durch Regen gebeutelte Kawasaki-Werksteam konnte sich in Aragón endlich an Sonnenschein, durchgehend trockener Piste und warmen Temperaturen erfreuen, als sie Anfang letzter Woche das Motorland Aragón mieteten. Jonathan Rea ließ sich auch nicht zweimal bitten. Er fuhr erst zwei komplette Rennsimulationen, dann ging er auf Zeitenjagd und unterbot seinen eigenen Pole-Position-Rekord, den er letzten September mit 1.48,767 gesetzt hatte, um gut zwei Zehntel. Als die Session vorbei war, stand Rea mit 1.48,528 an der Spitze der Zeitentabelle. Auch Alex Lowes hat sich gut von seiner Schulterverletzung, die er sich beim Wintertraining zugezogen hatte, erholt. Er war nach 104 Runden etwas mehr als 0,6 Sekunden langsamer als sein Teamkollege.

Bereit zum Kampf

Rea sah man seine Zufriedenheit deutlich an. „Ich bin mehr als zufrieden mit diesem Test“, grinste der sechsfache Weltmeister. „Wir konnten alles abarbeiten, was auf unserer Liste stand. Dazu konnte ich an zwei Tagen hintereinander jeweils eine Rennsimulation fahren. Wir sind sie extra bei den heißesten Temperaturen nachmittags um drei Uhr gefahren. Ich habe beide Reifen-Optionen für hinten probiert, und wir haben uns viele Gedanken über unsere elektronischen Strategien gemacht. Ich habe auch sehr viel an meinem Fahrstil gefeilt, um das Maximum aus den Reifen zu holen. Jetzt bin ich wirklich gespannt, wo wir stehen, wenn die Saison beginnt.“

Doch die sechste Titelverteidigung wird für den Rekordweltmeister sicherlich nicht leicht. Ducati testete zwei Tage auf der neu in den Kalender gekommenen Strecke von Navarra, und Scott Redding zeigte weiter seine überragende Form, mit der er seine Markenkollegen hinter sich ließ.

BMW war mit allen vier WM-Fahrern in Aragón. Neben den Werksfahrern Tom Sykes und Michael van der Mark sowie Jonas Folger auf der Bonovo-MGM-BMW war nun auch erstmals Eugene Laverty mit dem Team von RC Squadra Corse dabei. Das Basis-Setup der neuen M 1000 RR wurde weiter verfeinert, es gab auch neue Teile. Tom Sykes markierte mit 1.49,857 die schnellste Zeit des BMW-Quartetts und war Viertschnellster aller Anwesenden. „Wir sind mit der Elektronik richtig weitergekommen“, freute er sich. „Die Traktionskontrolle, die Motorbremse, die Leistungsmodi – wir haben viel gelernt und abgestimmt. Wir haben auch viele Fahrwerksteile und Abstimmungen probiert. Ich freue mich schon auf das erste Rennen.“

Folger mit Problemen

Jonas Folger konnte die Freude seines Markenkollegen nicht teilen. In Barcelona noch schnellster BMW-Pilot, kämpfte der 27-jährige Bayer auf dem Motorland Aragón mit der Abstimmung. Teamchef Michael Galinski redete gar nicht herum. „Nach drei Tagen müssen wir leider unzufrieden nach Hause gehen“, so Galinski. „Allerdings ist Aragón eine Strecke, auf der im vergangenen Jahr schon Probleme aufgetaucht sind. Leider war das Motorrad nie in einem Zustand, wie es Jonas und auch wir gerne gehabt hätten. Auf den Speed der Spitze fehlten uns überall drei, vier Zehntelsekunden. Für das erste Rennwochenende in zwei Wochen werden wir hart weiterarbeiten.“

„Dieser Test ist aus meiner Sicht ein wenig zu schnell vergangen“, meinte Jonas Folger. „Es waren drei schwierige Tage in Aragón. Leider sind wir nicht so vorangekommen, wie wir uns das eigentlich vorgestellt hatten. Von diesem Test dürfen wir uns aber nicht aus der Fassung bringen lassen, sondern müssen alles nochmals genau anschauen und am ersten Rennwochenende neu durchstarten.“ ■



MGM

Jonas Folger: Unerwartete Probleme mit der M 1000 RR in Aragón

TESTZEITEN SUPERBIKE-WM

Superbike-WM-Test Aragón (E), 3.–5. Mai 2021

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit	Runden
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.48,528	147
2.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.49,182	186
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.49,763	174
4.	Tom Sykes (GB)	BMW M 1000 RR	1.49,857	187
5.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	1.49,913	149
6.	Eugene Laverty (IRL)	BMW M 1000 RR	1.50,604	197
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.50,702	172
8.	Michael van der Mark (NL)	BMW M 1000 RR	1.50,781	173
9.	Jonas Folger (D)	BMW M 1000 RR	1.50,815	116
10.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	1.51,724	139

US-Racing

Dick Mann verstorben

Er war einer der größten Fahrer einer Ära des US-Rennsport, in der Vielseitigkeit zählte. Nun ist der zweifache Grand-National-Champ Dick Mann im Alter von 86 Jahren verstorben.

Von: **Imre Paulovits**

Er war ein stiller Mensch, er ließ lieber Taten sprechen. Auch Starallüren waren Dick Mann völlig fremd, dabei spricht heute noch jeder, der gegen ihn gefahren ist, in den höchsten Tönen von seinen fahrerischen und technischen Fähigkeiten. Und genauso still ist er am 26. April in seinem Heim verstorben.

Dick Mann hatte zunächst Al Gunter begleitet, bevor er 1955 selbst als Profi in den Rennsport einstieg. 1959 gewann er sein erstes Grand-National-Rennen, die berühmte Peoria TT, und beendete das Jahr als Vizemeister hinter Carroll Resweber. 1963 gewann er mit seiner Matchless den Grand-National-Titel gegen die gesamte Harley-Davidson-Armada. Er verstand sich in dieser Zeit, als auf den Strecken mit losem Untergrund das Ansprechverhalten des Motors alles bedeutete, darauf, wie man die großen Viertakter fein abstimmt, und er war ein Meister darin, zu wissen, was das Material bei den langen Renndistanzen aushält. So gewann er die 200 Meilen von Daytona 1970 auf einer waidwunden Honda und 1971 mit einer BSA. In dem Jahr holte er seinen zweiten Grand-National-Titel und vollbrachte als Erster den Grand Slam, den Sieg in allen fünf US-Disziplinen. Nachdem er 1974 40-jährig als Profi zurücktrat, machte er noch über 20 Jahre im Oldtimer-Cross weiter. ■



ALPINESTARS

Dick Mann: Einer der vielseitigsten Rennfahrer aller Zeiten wurde 86 Jahre alt

IDM Superbike

Kiefer bereit für IDM

Kiefer Racing hat mit Luca Grünwald und Björn Stuppi in Hockenheim und Misano getestet, nun ist das Team bereit zur Rückkehr in die IDM.

Von: **Imre Paulovits**

Die Bikes erstrahlen im neuen Design. Ronny Lucas von Lucas Design, der schon seit vielen Jahren das Kiefer Racing Team aktiv unterstützt, hat wieder einmal mit seiner Arbeit begeistert. Die Fahrer Luca Grünwald und Björn Stuppi sind in Topform, und das Kiefer Racing Team ist startklar

Nachdem die Aufbauarbeiten der Bikes abgeschlossen und diese auf den neuesten technischen Stand gebracht wurden, verliefen die Testfahrten Mitte April in Hockenheim und am ersten Maiwochenende in Misano für den 26-jährigen Luca Grünwald und den 36-jährigen Björn Stuppi durchweg positiv. Das Team konnte die Bikes und die Elektronik weiter optimieren, um zum Auftakt der Saison in Oschersleben in zwei Wochen bestens vorbereitet zu sein. „Die Zusammenarbeit mit Luca und Björn macht sehr viel Spaß, und das ganze Team ist hoch motiviert“, freut sich Teambesitzer Jochen Kiefer. „Luca, mit dem ich ja bereits 2014 zusammengearbeitet habe, hat in meinen Augen eine extreme Entwicklung gemacht. Er kann sich sehr präzise zum Verhalten des Motorrades auf der Strecke äußern.“ ■



KIEFER RACING

Luca Grünwald: In Hockenheim und Misano an die BMW S 1000 RR gewöhnt

NACHRICHTEN

IDM

Der Oschersleben-Termin vom 21. bis 23. Mai soll nun gehalten werden können. Die Teams wurden letzte Woche über die Durchführungs- und Hygiene-Bestimmungen informiert. In Oschersleben finden bereits wieder Renntrainings statt, die aber an stärkere Auflagen als im Vorjahr geknüpft sind.

IDM SUPERSPORT 600

Der 24-jährige Patrick Hobelsberger und der Supersport-WM-Dritte Philipp Öttl machten beim Wintertraining in Spanien fast immer gemeinsame Sache. Beide hatte ihre Trainingsmotorräder im Gepäck, Hobelsberger seine Yamaha und Öttl eine Kawasaki. „Mein Rennmotorrad steht derzeit bei Teamchef Michael Galinski, der es fürs erste Rennen vorbereitet“, erklärt Hobelsberger. Er konnte auch in Aragón mit der MotoGP und in Navarra mit der Superbike-WM mittrainieren. „Nach dem Einstand in Aragón habe ich meine eigenen Erwartungen in Navarra übertroffen. Ich bin bis auf 0,2 Sekunden an Philipps Zeiten herangekommen. Wir sind auch eine komplette WM-Distanz über 17 Runden gefahren.“ Hobelsberger fühlt sich nun für den IDM-Kampf bestens gerüstet.

DLM

In der Deutschen Langstrecken Meisterschaft (DLM), dem Zusammenschluss aus Deutscher Langstrecken Cup (DLC) und Reinoldus Langstrecken Cup (RLC), mussten zwei Events abgesagt werden. Die Veranstalter leiden vor allem unter der Zurückhaltung der Teams, die zögern. Den Auftakt sollen nun die sechs Stunden von Most am 11. Juli 2021 bilden. Der Nürburgring (26. September) und Oschersleben (09. Oktober) bleiben im Programm, für die 1000 Kilometer Hockenheim steht ein Ersatztermin im August zur Debatte, welcher noch nicht bestätigt ist.



Sieg, aber kein WM-Prädikat: Billy Bolt auf Husqvarna

HUSQVARNA

Keine WM-Premiere

Der Auftakt zur neu geschaffenen Hard-Enduro-Weltmeisterschaft in Portugal stand gleich zweimal unter keinem guten Stern: Wegen der Corona-Auflagen verzichtete der Wettbewerb Extreme Lagares auf den Prolog in der Stadt. Doch dann wurde das Gebiet kurzfristig zum Hotspot erklärt und die Veranstaltung auf das abgeriegelte Militärgelände verlegt. Und dann kam der Regen ...

Von: **Robert Pairan**

Veranstalter und Promoter standen mit dem Rücken zur Wand, als die Behörden dem Wettbewerb untersagten, großräumig ins Gelände zu gehen, wo ja die eigentlichen Schwierigkeiten in Auffahrten und felsigen Bachbetten warteten. Doch statt einen Tag vor dem Wettbewerb vor dem versammelten Fahrerfeld abzusagen, machte man aus der Not eine Tugend: Es wurde zu der Prologstrecke im Endurocross-Format noch eine zusätzliche Runde um das Fahrerlager herum gebaut. Hier sollten die qualifizierten Fahrer wie bei der Supermoto-WM in jeweils drei Läufen gegeneinander antreten.

Doch in der Nacht öffnete der Himmel erbarmungslos seine Schleusen und machte aus der präparierten Strecke ein einziges Schlammfeld. Unter diesen Bedingungen sahen sich Promotor und FIM nicht in der Lage, einen fairen Wettbewerb durchzuführen und verzichteten auf die Vergabe von WM-Punkten.

Am Samstag hatte noch planmäßig das Qualifying der besten 20 Fahrer angestanden: Zwei Runden auf der Endurocross-Strecke warteten auf die Fahrer. Es war wohl kaum eine Überraschung, dass der amtierende Supercross-Weltmeister, der Brite Billy Bolt, den Hindernis-Parcours am schnellsten absolvierte. Nur drei Zehntelsekunden dahinter kam sein erst kürzlich zu Beta gewechselter Landsmann Jonny Walker. Erst mit drei weiteren Sekunden Abstand folgte Taddy Blazusiak, der diese Saison in GasGas-Rot antritt.

Auf Platz 6 qualifizierte sich der World-Enduro-Super-Series-Champion Manuel Lettenbichler. Kevin Gallas, der neu im italienischen GasGas-Team von TTR-Squadra Corse ist, wurde auf der schnellen Runde noch Achter. Mit Milan Schmüser und Leon Hentschel hatten sich auf Platz 12 und 14 zwei weitere Deutsche qualifiziert.

> „Ich hatte nach meinem Sturz Schmerzen. Um nichts Schlimmeres zu provozieren, habe ich lieber aufgehört.“
>
> Taddy Blazusiak

Tim Apolle kam mit defekter Kupplung nur auf Platz 22: „Ich hatte keinen Druckpunkt mehr.“ So musste er in die B-Gruppe, in der er alle drei Läufe gewann.

In der A-Gruppe der Qualifizierten gewann Weltmeister Billy Bolt die ersten beiden Durchgänge und wurde nach einem Sturz im letzten Lauf immerhin noch Zweiter, weshalb er sich auch den Gesamtsieg verdiente. Manuel Lettenbichler hatte gleich im ersten Lauf in der ersten Kurve einen Sturz und blieb später noch einmal heftig in den Reifen stecken, deshalb nur Platz 8. Doch den zweiten Lauf konnte er über mehr als die Hälfte der Distanz anführen, bevor er sich Bolt geschlagen geben musste. Im letzten Durchgang erwischte Lettenbichler einen guten Start, fuhr mit deutlichem Vorsprung einen Start-Ziel-Sieg heraus und erreichte damit Platz 2 in der Gesamtwertung.

Die Überraschung aber war der dritte Gesamtrang des 46-jährigen Graham Jarvis, der eigentlich in anderem Gelände viel stärker ist: „Ich bin selbst überrascht, denn nach dem Umstellen des Wettbewerbes hatte ich mir nicht mehr viel ausgerechnet. Aber meine Vorbereitung im Winter hat sich ausgezahlt.“

Nach Lettenbichler wurde Kevin Gallas auf Platz 10 zweitbester deutscher Fahrer, direkt gefolgt von Leon Hentschel. „Als absoluter Privatfahrer unter die Top 15 der Welt zu fahren – ich bin total happy“, kommentierte der Norddeutsche seinen elften Rang. Der 18-jährige Milan Schmüser wurde am Ende 14.

Der Zweite der Qualifikation, Jonny Walker, verzichtete auf einen Start, weil er schon seit einigen Wochen an einer Knieverletzung laboriert und nur für WM-Punkte angetreten wäre. Unter den rutschigen Bedingungen wollte er nichts riskieren. Wie sinnvoll diese Entscheidung war, zeigt Taddy Blazusiak: Der gab im zweiten Lauf vorsichtshalber auf, nachdem er sich sein Knie angehauen hatte: „Ich hatte Schmerzen. Und um nichts Schlimmeres zu provozieren, habe ich lieber aufgehört.“ ■



KTM

Viel Schlamm, aber keine WM-Punkte: Zweiter Manuel Lettenbichler

HARD ENDURO

Extreme XL Lagares (P), 7.–9. Mai

Platz	Fahrer	Ergebnis
1.	William Bolt (GB), Husqvarna	20-20-17
2.	Manuel Lettenbichler (D), KTM	8-17-20
3.	Graham Jarvis (GB), Husqvarna	13-13-13
4.	Wade Young (ZA), Sherco	15-11-11
5.	Alfredo Gomez (E), Husqvarna	35-10-10
6.	Dominik Olszowy (PL), KTM	7-15-9
7.	Teodor Kabakchiev (BG), Husqv.	9-9-10
8.	Mario Roman (E), Sherco	11-8-7
9.	Tadeusz Blazusiak (PL), GasGas	17-0-0
10.	Kevin Gallas (D), GasGas	0-7-8
11.	Leon Hentschel (D), GasGas	5-5-5
14.	Milan Schmüser (D), KTM	0-6-4

US-Supercross und Motocross

Fortsetzung folgt

Supercross 2021 ist Geschichte, Ende Mai startet die prominent besetzte US-Motocross-Meisterschaft, die „Nationals". Mit dabei ist auch der Thüringer Ken Roczen (Honda), der die Top-Serie bereits zweimal gewann.

Von: **Frank Quatember**

Gerade mal vier Wochen bleiben den Top-Piloten in Amerika, um sich von der intensiven SX-Serie auf die nicht weniger kräftezehrende Motocross-Meisterschaft vorzubereiten. Die „Nationals 2021" werden in 12 Runden ausgefahren, der Auftakt wird am 29. Mai auf dem Fox Raceway National in Pala (Kalifornien) stattfinden. Honda-Star Ken Roczen hatte zur Überraschung vieler bereits unmittelbar nach dem Supercross-Showdown in Salt Lake City seine Absicht erklärt, sowohl die Outdoors als auch die Supercross-WM 2022 zu bestreiten. Zur großen Freude der vielen Fans des Thüringers weltweit, denn ein Jahr zuvor war Ken Roczen den „Nationals" ferngeblieben, um sich akribisch auf die SX-WM vorzubereiten. Natürlich zählt der zweimalige 450er-Champion aus Mattstedt zu den Titelfavoriten. Aber die Konkurrenz ist extrem stark. Neben seinem Erzrivalen Cooper Webb, der die Werks-KTM pilotieren wird, dürfte vor allem der dreifache US-Meister Eli Tomac im Fokus stehen. Gerüchten zufolge wechselt Tomac von Kawasaki zu Yamaha, das wäre ein starker Motivationsschub. Weitere Hochkaräter sind Titelverteidiger Zach Osborne (Husqvarna) und der KTM-Star Marvin Musquin. ■



Im Sommer und im nächsten Winter am Start: Honda-Pilot Ken Roczen

HRC

2. Polnische Speedway-Liga

Hoffnungsvoller Beginn

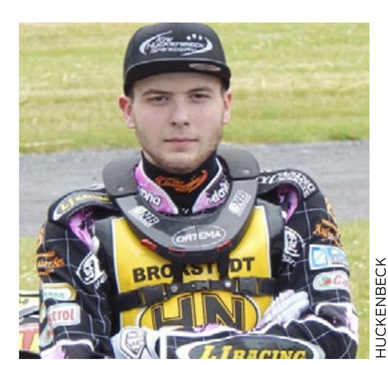
Obwohl Landshut sein erstes Match in der 2. polnischen Liga verlor, gibt der Auftritt der „Devils" viel Hoffnung für die weitere Saison.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war das historische erste Match des bayerischen AC Landshut in der 2. polnischen Speedway-Liga in Daugavpils (LV). Nachdem die „Wölfe" Wittstock wegen fehlender behördlicher Genehmigungen den Rückzug aus dieser Liga antreten mussten, ist Landshut in der Liga in je fünf Heim- und Auswärtsrennen gegen das lettische Team Daugavpils und vier polnische Vereine am Start.

Für den wegen Corona verspäteten Auftakt letzten Samstag in Daugavpils (ohne Zuschauer), wegen Regen zwei Stunden später gestartet, war das Heimteam klarer Favorit. Vor allem, weil „Devils"-Kapitän Martin Smolinski, seit Mai 2020 verletzt, für das Auswärtsrennen abgesagt hatte. Der Olchinger will bei der Heimpremiere am 21. Mai gegen Opole debütieren.

Landshut zeigte sich absolut konkurrenzfähig für diese Liga und die knappe 42:47 Niederlage stand erst nach dem vorletzten Heat 14 fest. Kai Huckenbeck war der „Man of the Match", und der erst 16-jährige Norick Blödorn als Junior war mit 12 Punkten zweitbester Fahrer nach Huckenbeck. Tobias Busch, Valentin Grobauzer und der Slowene Nick Skorja blieben unter ihrem Potenzial. Alle drei fuhren dieses Jahr noch kein einziges Rennen. ■



Überragend: „Devil" Kai Huckenbeck

HUCKENBECK

SPEEDWAY

Daugavpils (LV), 8. Mai

1. Lokomotiv Daugavpils 47 Punkte: Jewgenij Kostigow 11+2, Thomas H. Jonasson 5, Hans Andersen 9+1, Ernest Matjuszonok 6+1, Oleg Michailow 10+1, Francis Gusts 5 , Daniil Kolodinski 1+1

2. AC Landshut 42 Punkte: Kai Huckenbeck 14+1, Tobias Busch 3, Valentin Grobauer 3, Nick Skorja 3+1, Michael Härtel 7+1, Norick Blödorn 12, Marius Hillebrand 0

NACHRICHTEN

TAGESSIEG FÜR SIMON LÄNGENFELDER

Beim Rennen zur italienischen Motocross-Meisterschaft in Montevarchi erwischte Gas-Gas-Fahrer Simon Längenfelder einen glänzenden Start in die neue Saison. Fünf Wochen vor WM-Beginn setzte sich der 17-Jährige aus Hof mit einem Laufsieg und einem zweiten Platz gegen internationale Top-Konkurrenz in der MX2-Klasse durch und holte sich den Tagessieg.

BAS VAESSEN SCHWER VERLETZT

Der holländische Motocross-Pilot Bas Vaessen (23) hat sich bei einem Rennunfall im britischen Culham schwer verletzt. Vaessen, der für das Hitachi KTM Team in der MX2-WM fährt und den deutschen Fans durch seine vielen Auftritte in der ADAC MX Masters-Serie gut bekannt ist, brach sich bei dem Crash mehrere Brustwirbel und zog sich eine Verletzung am Nacken zu.

TONI BOU OPERIERT

Der 28-fache Trial-Weltmeister Toni Bou musste vergangenen Mittwoch in Barcelona am Wadenbein operiert werden. Der Repsol-Honda-Pilot hatte sich bei einem Trainingssturz das linke Wadenbein gebrochen. Bou will in drei Wochen wieder fit sein und beim WM-Auftakt am 12. Juni in Tolmezzo (I) an den Start gehen.

RISS UND HUCKENBECK IM EM-CHALLENGE

Da alle Qualifikationsrennnen zur Speedway-EM Corona-bedingt gestrichen wurden, hat die FIM Europe 16 Fahrer für den EM-Challenge am 22. Mai in Pardubice (CZ) nominiert. Die besten fünf qualifizieren sich für die Endrunde. Dabei sind Erik Riss und Kai Huckenbeck. Aus dem Vorjahr sind Titelverteidiger Robert Lambert (GB), Leon Madsen, Mikkel Michelsen, Nicki Pedersen (alle DK) und Bartosz Smektala (PL) für die vier Finals gesetzt.

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1930 Alfa Romeo 6C 1750 GS, mehrmaliger Mille Miglia Teilnehmer, Matching Numbers. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

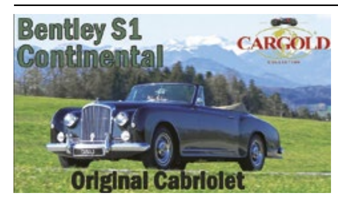


1961/65 Alfa Romeo 2600 Spider, in erstklassigem Zustand… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Bentley



1930 Bentley 6 ½ Litre Speed Six, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



1955 Bentley S1 Continental Drophead Coupé, siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

BMW

Leistungskit alle 40i ca. 324 kW/440 PS u. 600 Nm inkl. Vmax, Kits für fast alle BMW/Mini. www.wintertuning.de H



Cooper S Cabrio, 125000 km, 140 kW (190 PS), schwarz, Leder, Klima, SHZ, NR-Fzg., VB 9000,- €. 67483 Kleinfischlingen, Tel. 06347/7389

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56291

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



BMW 2800 CS, Bj. 12/1969, 120000 km, 125 kW (170 PS), silber, 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennz., Velours, neuer TÜV möglich, VB 43.500,- €. Chiffre 3680337

mehr: motor-klassik.de Nr. 56356

Ferrari

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H



1964/66 Ferrari 275 GTS, mit Historie und nur Original … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ford

Ankauf: Ford Mustang, deutsche Ausführung. Mustang@autohaus-ankenbrand.de, Tel. 09522/271 H

Jaguar



ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lamborghini



1964/68 Lamborghini 350 / 400 GT, matching numbers… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Lancia



1961 Lancia Flaminia 2.5 1C, Cabriolet, eines von 421, € 124.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

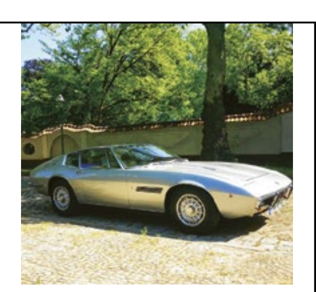
Land Rover



AIRSTREAM jetzt neu in Deutschland! Tel. +49 (0) 6471-50888-6001, www.airstream-germany.de H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H



Ghibli SS, Bj. 1971, 179 kW (243 PS), silber mit cognacfarbenem Interieur. Nur 2 Vorbesitzer, aus berühmter Rosso Bianco Collection gekauft und seitdem umfangreich restauriert. 8 Zylinder, LHD, H-Kennz., Holzlenkrad, Speichenräder, Leder, Klima, 215.000,- €. 14129 Berlin, Tel. 0172/3049947

mehr: motor-klassik.de Nr. 56295

www.Rennsportshop.com



Mercedes



SL 320, 12/97 2. Hd., 197000 km, Top gepflegt, unfallfr, Leder, 16.500,-. 0171/7556467

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Smart

www.berlin-tuning.com H

Bücher:

www.motorbuch-versand.de



VW

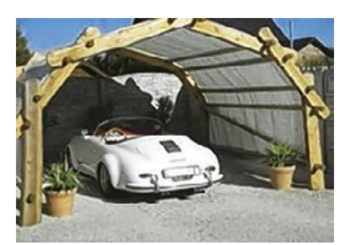


>>>Das exklusive Understatement<<< Wir beraten Sie gerne: www.feine-cabrios.de info@feine-cabrios.de FON: +49-8453-347467 H

Kfz-Leitungen.de

Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de

Garagen



"Der-Königsbogen" als Pavillon oder Carport! Verschiedene Größen sind lieferbar! Frachtfrei deutschlandweit! Unterlagen unter: Tel. 04624-449586 oder hausundhalle@web.de H



Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Versicherungen



Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de



Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 22/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Die Welt steht Kopf: Beim BTCC-Auftakt in Thruxton lag Glynn Geddie mit seinem Cupra Leon plötzlich auf dem Dach

Den Fan im Fokus
Interview mit Gerhard Berger
MSa 21/2021

Gerhard Berger ist ein Glücksfall für die DTM! Einer aus der Praxis, der weiß, wovon er redet. Einer, der die Notwendigkeiten kennt, der versucht, den Spirit der Vergangenheit in die Zukunft zu transferieren und den Fan dabei im Fokus hat. Die Mischung aus Geschäftsmann, Manager und humorvoller Spitzbübigkeit wird ihm helfen, die noch offenen Corona-Hürden zu meistern, um spannendes Racing auf die Strecken zu bringen.

Thomas Schwenzer
D-35789 Weilmünster

Glücklich erschöpft
Zur Formel 1 in Portugal
MSa 21/2021

Sonntag, 17.15 Uhr, das F1-Rennen in Portugal läuft noch. Von 11–15 Uhr Moto GP verfolgt. Sozusagen glücklich erschöpft. Vor der F1 noch mal die Sky-Bedingungen durchgesehen. Zu teuer, und sieben Achtel des Angebots interessieren mich nicht. Nö. Geht erstaunlicherweise auch so! Zehn Euro im Monat würde ich für die F1 vielleicht zahlen. Ich zahle sehr gerne als begeisterter Fan die Gebühren für WRC+ und verbringe damit Tage im Internet. Für die Formel 1 genügt tatsächlich ein gelegentlicher Blick aufs Handy und eure wöchentliche Analyse!

Hans Benda
D-55743 Idar-Oberstein

Lieber Historie
Diskussion über die Formel E
MSa 20/2021

Ich habe mich die letzten Jahre bemüht, die Formel E am Fernseher anzusehen. Über drei Minuten kam ich allerdings bisher nicht hinaus. Langweilig, dieses Rumgeeiere auf den schmalen Wegen. Dann dieser Fanboost? Dann doch lieber Artikel über Amateursport, Bergrennen oder auch historische Rennen. Allemal besser. Der Höhepunkt der Dummheit ist jedoch Sim-Racing. Dies hat mit Motorsport nichts zu tun. Für mich ist dies Kinderkram an der Playstation, womit meine Enkel spielen und lachen. Aber auch nicht mehr.

Reinhard Wölfl
D-87637 Eisenberg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Samstag, 15. Mai		
ab 12.25	Mot.-WM Le Mans, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV
15.25	Carrera Cup Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
16.00	GT Masters Oschersleben, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
17.55	Langstrecken-WM Spa, Highlights	NITRO
19.00	Formel-1-Klassiker, Suzuka 2000	Sky Sport F1*
20.30	IndyCar Indianapolis, Rennen **LIVE**	Sport 1+*
20.30	IndyCar Indianapolis, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
Sonntag, 16. Mai		
10.20	Moto3-WM Le Mans, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	Moto2-WM Le Mans, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.05	Moto2-WM Le Mans, Vorb. & Rennen **LIVE**	SRF info
13.15	MotoE Le Mans, Rennen (Zus.)	SRF info
13.20	MotoGP Le Mans, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
13.45	MotoGP Le Mans, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF info
15.00	Carrera Cup Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.15	Hard-Enduro-WM, Lagares (Zus.)	Servus TV
16.00	GT Masters Oschersleben, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
17.55	ADAC Oschersleben, Rahmenserien (Zus.)	NITRO
19.45	Formel-1-Klassiker, Suzuka 2003	Sky Sport F1*
20.30	IMSA-Sportw. Mid-Ohio, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*
22.55	NASCAR Cup Dover, Schlussphase **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 17. Mai		
20.00	NASCAR Cup Dover, Rennen (Zus.)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Samstag, 15. Mai / Sonntag, 16. Mai		
---	ADAC-Weekend Oschersleben, alle Rennen **LIVE** unter: www.adac.de/motorsport	
Samstag, 15. Mai		
07.40	Super Formula Autopolis, Qualifying **LIVE**	redbull.tv
ca 12.30	TCR Germany Oschersl., 1. Rennen **LIVE**	tvnow.de
ab 12.35	Mot.-WM Le Mans, alle Qualifyings **LIVE**	dazn.de*
ca 13.30	GT4 Germany Oschersl., 1. Rennen **LIVE**	tvnow.de
16.05	MotoE Le Mans, Qualifying **LIVE**	dazn.de*
20.00	PS on Air – GT Masters Talk **LIVE** auch: www.adac.de/motorsport	YouTube
Sonntag, 16. Mai		
07.00	Super Formula Autopolis, Rennen **LIVE**	redbull.tv
10.05	MotoE Le Mans, Rennen **LIVE**	dazn.de*
ab 11.00	Motorrad-WM Le Mans, alle Rennen **LIVE**	dazn.de*
ca. 10.45	ELMS Spielberg, Rennen **LIVE** auch: live.europeanlemansseries.com	motorsport.tv*
ca 12.30	GT4 Germany Oschersl., 2. Rennen **LIVE**	tvnow.de
ca 14.00	TCR Germany Oschersl., 2. Rennen **LIVE**	tvnow.de

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
15.05.	IndyCar Series, Indianapolis (Road)	USA
15./16.05.	ADAC GT Masters/TCR/GT4, Oschersleben	D
15./16.05.	Porsche Carrera Cup, Oschersleben	D
15./16.05.	NASCAR Xfinity/Cup Series, Dover	USA
16.05.	IMSA-Sportwagen, Mid-Ohio	USA
16.05.	European Le Mans Series, Spielberg	A
16.05.	Super Formula, Autopolis	J
Motorrad		
16.05.	Motorrad-WM, Le Mans (+ MotoE)	F

Vorschau



FERRARI

Formel 1 – Interview mit Mattia Binotto: Wie schaffte Ferrari die Trendwende?


ADAC

ADAC GT Masters in Oschersleben: Saisonstart für die nationale GT-Szene



INDYCAR

IndyCar – Grand Prix Indianapolis: Kleines Appetithäppchen vor dem Indy 500



MICHELIN

MotoGP: Können Zarco und Quartararo beim Heimspiel in Le Mans auftrumpfen?